

Сезонные ограничения: «ЗА» И «ПРОТИВ», или Итоги двух пресс-конференций



О качестве и пропускной способности наших автодорог сказано и написано уже столько, что эти публикации впору издавать отдельными многотомными выпусками национального эпоса под общим названием «Направо поедешь – голову потеряешь, налево – коня (железного)»...

Чтиво, однако, получится, несколько однообразным... Ко всем автодорожным бедам по весне прибавляется еще одна, неизбежная, как смена времен года, и неумолимая, как страшный суд, – сезонное ограничение движения грузового автотранспорта. Приказ Федерального дорожного агентства от 24 января этого года за номером три гласит: «О введении временных ограничений движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в 2012 году». Эти ограничения вводятся с 1 апреля по 25 июня – почти на три месяца!

На первой же, столь памятной непогодой, апрельской неделе этому событию было посвящено аж две пресс-конференции. Правда, как бы поэтичнее выразиться, разнонаправленного характера.

Если представители отечественного и зарубежного бизнеса, организовавшие первый брифинг 3 апреля, ратовали за отмену или по меньшей мере смягчение этой меры, то дорожники, проводившие вторую пресс-конференцию всего через три дня, 6 апреля, категорически возражали своим оппонентам.

Тема первой пресс-конференции была сформулирована ее организаторами, Ассоциацией европейского бизнеса (АЕБ), несколько тяжеловесно: «Приказ Росавтодора, ограничивающий движение фур по федеральным дорогам с нагрузкой более 5–6 тонн на ось в течение трех месяцев (с 1 апреля по 25 июня), – позиция АЕБ».

Второй брифинг дорожники обо-

значили лаконичнее: «Сезонные ограничения движения по федеральным автодорогам и их последствия для логистической инфраструктуры».

Излишне говорить, что и там и там была приведена масса аргументов в поддержку позиции каждой из сторон.

Попробуем «без гнева и пристрастий» разобраться в этом конфликте интересов.

«Против»...

Первую пресс-конференцию вел генеральный директор АЕБ Франк Шауфф, кстати, на хорошем русском языке. Перед собравшимися журналистами выступили: председатель правления ассоциации Райнер Хартманн, председатель комитета АЕБ по транспорту и таможне Дмитрий Чельцов, член правления, генеральный директор компании «Rosa» в России Антонио Линарес, и.о. председателя комитета производителей коммерческого транспорта ассоциации Андрей



Чурсин и председатель комитета автопроизводителей АЕБ Дэвид Томас.

Как видно даже из состава участников пресс-конференции, основной упор при обсуждении этой темы был сделан на трудности перевозки автомобилей и запчастей к ним из Европы в Россию. Если их не устранить, то, по мнению европейских бизнесменов, перевозки в период действия ограничений становятся экономически нецелесообразными.

В связи с этим Дмитрий Чельцов привел такой очень характерный пример: сегодня уровень компенсации для дорог по маршруту Санкт-Петербург – Москва для стандартного автовоза составляет 274 тысячи рублей, в то время как стоимость самой перевозки в месяц с НДС всего 54 тысячи, т.е. себестоимость в период ограничения возрастает более чем в пять раз!

– Экономический рост и функционирование современных производств, в том числе в рамках государственных программ, – подчеркнул Дмитрий Чельцов, – не должны становиться заложниками несовершенной транспортной инфраструктуры и недостатка усилий, направляемых на ее развитие и модернизацию.

– Данные ограничения не только существенно ограничивают поставку автомобилей и запасных частей нашим потребителям, – вторил коллеге Дэвид Томас, – но и повлияют на производство новых автомобилей в России. Автомобильная промышленность Европы осуществила значительные инвестиции в развитие российской экономики, но в связи с



Дэвид Томас

этим ограничениями мы прогнозируем серьезную угрозу для дальнейшего развития этого бизнеса.

Об этом же говорили и другие участники пресс-конференции. Кроме того, они обратили внимание на тот факт, что сезонные ограничения влияют и на ценообразование, в сторону удорожания, разумеется, продукции европейских автомобилестроителей, что в свою очередь стимулирует инфляционные процессы в России. Эта мера снижает эффективность использования транспорта как минимум на 25%, а в Поволжье и того больше – на все 50%! В Татарстане, к примеру, в прошлом году был оштрафован клиент, двигавшийся на порожнем автовозе. Нагрузка на переднюю ось даже незагруженного тягача 4x2 около 5200 кг, а ограничения в этом регионе 5 тонн на ось.

Много еще других «интересных» примеров было приведено в ходе той пресс-конференции.

Представители европейского бизнеса не раз обращались к российским

властям с просьбой разрешить эту проблему. Ассоциация неоднократно направляла письма в соответствующие органы государственной власти, четко изложив причины нецелесообразности применения этой меры.

АЕБ считает, что затягивание поиска эффективного решения этой проблемы не только препятствует развитию компаний, работающих в России, но и отрицательно влияет на инвестиционный климат в стране.

– В 2011 году мы обратились в Министерство транспорта России с просьбой рассмотреть этот вопрос, – сказал Райнер Хартманн, – предложили организовать и провести открытое обсуждение проблемы во избежание негативных последствий для российского и европейского бизнеса. А на встрече с руководством Минтранса в феврале этого года мы выразили серьезную озабоченность компаний, входящих в АЕБ, по поводу вводимых ограничений, которые делают перевозки машин автомобильным транспортом в этот период, по существу, невозможными. Мы искренне надеемся, – оптимистично заявил председатель правления АЕБ, – что взаимовыгодное решение будет принято в самые кратчайшие сроки.

– Ассоциация продолжит концентрировать все свои усилия в поисках конструктивного решения, выгодного всем заинтересованным сторонам, – подвел итог разговора Франк Шауфф, – мы уже предоставили соответствующим государственным органам информацию о дорогах, которые чаще всего используют перевозчики,



Франк Шауфф

входящие в нашу организацию, а это ни много ни мало около двух десятков крупных европейских компаний, работающих на российском рынке.

Конечно, можно сделать скидку на крайнюю заинтересованность западных автомобилестроителей в российском рынке, ведь спрос на их продукцию у нас стабильно растет в отличие от европейских стран! Но и приведенные на пресс-конференции и аргументы на этом основании игнорировать негоже.

Впрочем, дорожники тоже не лыком шиты.

...и «за»

На свою пресс-конференцию тремя днями позже, как уже говорилось, 6 апреля, дорожники пригласили не только журналистов, но и, если можно так сказать, «незаинтересованных лиц»: представителей госструктур и общественных организаций. В частности, заместителя руководителя Ространснадзора Сергея Гусарова и лидера движения автомобилистов, депутата Госдумы Вячеслава Лысакова.

Открыл брифинг начальник управления сохранности и эксплуатации дорог Росавтодора Игорь Астахов.

– Сегодня в России зарегистрировано около 41 млн. автомобилей, – начал свое выступление со статистики Игорь Георгиевич, – из них 5 млн. грузовиков и только полтора миллиона грузоподъемностью более 12 тонн.

Давая тем самым понять: «а о чем, собственно, речь?» На что чуть поз-



же резонно возразил Вячеслав Лысаков. Он сказал, что вообще-то полтора миллиона сама по себе цифра немаленькая, а учитывая, что за водителями этих грузовиков стоят еще члены семей и другие зависящие от них люди, то лишение их заработка на такой значительный период времени – серьезная проблема.

Но вернемся к выступлению Астахова. Далее Игорь Георгиевич «обрадовал» собравшихся тем, что в летний период с 20 мая по 31 августа вводится еще одно временное ограничение движения большегрузов по дорогам общего пользования федерального значения при дневной температуре воздуха более 32 градусов по Цельсию.

– Сезонные весенние ограничения вызваны тем обстоятельством, – сказал, в частности, Игорь Астахов, – что в результате таяния снега вода просачивается в дорожное по-

крытие, которое теряет прочность и стремительно разрушается под воздействием больших нагрузок. Ситуация усугубляется тем, что Россия преимущественно равнинная страна с болотистыми и глинистыми почвами, нестабильными грунтами. А в летний период при высоких температурах асфальтобетон нагревается от солнца до 50–60 градусов и утрачивает свои прочностные свойства: на дорогах образуются так называемые «колеи», наплывы, сдвиги и другие деформации.

Далее он напомнил, что такого рода ограничения вводятся в нашей стране еще с 1961 года, а большинство российских автодорог были построены еще в 60-е годы прошлого века и не были рассчитаны на грузоподъемность и скорость современных машин, особенно в межсезонье.

– Из-за накопленного в предыдущие годы недофинансирования



дорожно-строительных и ремонтных работ российская дорожная сеть своевременно не обновлялась и поэтому сегодня не соответствует современным техническим параметрам грузового транспорта. Грузоперевозчики эксплуатируют дороги на безвозмездной основе, – «мягко» намекнул Игорь Георгиевич, – а железнодорожники, например, тарифы на перевозки включают в расходы на содержание всей дорожной инфраструктуры. Предпринимаемые Росавтодором меры позволяют как минимум сохранить дороги, так сказать, «просушить» их после весенней распутицы, рационально распределить нагрузку на автомагистрали и тем самым обеспечить их стабильное функционирование в течение всего года. Несмотря на все это, – посетовал Игорь Астахов, – тема сезонных ограничений регулярно становится поводом для острых общественных дискуссий.

Он призвал найти разумный компромисс между дорожниками и перевозчиками и напомнил, что отныне те платежи, что вынуждены отчислять владельцы большегрузов, поступают в региональные дорожные фонды.

– Так что позиция многих участников автомобильных перевозок, которые зачастую в этих мерах видят подвох со стороны Росавтодора и даже подозревают коррупцию, полностью несостоятельна, – подчеркнул Игорь Астахов и добавил: – Вред от проезда фуры с нагрузкой на ось более

10 тонн сопоставим с проездом 20 тысяч легковых авто! (Кто и как сделал эти подсчеты, Игорь Георгиевич «скромно» умолчал.)

– Росавтодор рассчитывает на конструктивный диалог с общественными организациями, а также с профессиональными объединениями автоперевозчиков, – завершил свое выступление Игорь Астахов, – такое взаимодействие – первый шаг к созданию системы общественного контроля за соблюдением правил автомобильных грузоперевозок.

Вообще призывов к взаимопониманию звучало на той пресс-конференции немало, так же, впрочем, как и аргументов в пользу введения сезонных ограничений. Не нам, конечно, журналистам, судить, кто прав, а кто нет, выводы делайте сами.

Сезонные ограничения – дискуссия продолжается...

А почти неделей позже, а точнее, 12 апреля, в пресс-центре того же РБК состоялось заседание «круглого стола» на тему сезонных ограничений движения большегрузов по российским дорогам. Неожиданное мероприятие как бы поставило точку в дискуссии, а вот насколько жирную – опять-таки судить вам...

Принял участие в том заседании и председатель Комитета Государственной думы по транспорту, президент Ассоциации международных автоперевозчиков Евгений Москвичев.

В дискуссии также участвовали представители Росавтодора, Министерства транспорта РФ, Ространснадзора, ФГУП «РосдорНИИ», госкомпании «Автодор», АСМАП, Российского автотранспортного союза, профсоюза «Дальнебойщик» и другие. Центральной темой обсуждения стало, естественно, сезонное ограничение движения большегрузных машин.

Евгений Москвичев согласился, что ограничения вводить надо в весенний период, но не на всех дорогах.



Е. Москвичев

– Я не соглашусь, что ограничения вводятся только для того, чтобы строить или ремонтировать дороги, – сказал он, в частности, – к сожалению, это наш, наверное, долгий-долгий путь формирования отношения к дорогам. Мы привыкли еще с 70-х годов прошлого века их закрывать, но при этом забываем, что, когда их строили, технологии были совершенно иными и сегодня безвозвратно устарели. Если мы будем закрывать дороги, то должны будем перейти на грузы в 1–2 тонны. Современные дороги, рассчитанные на ось 11 тонн, должны эксплуатироваться целый год. Закрывая дороги, мы почему-то не думаем о перевозчиках. У нас не организовано информирование о сезонном перекрытии тех или иных дорог. Бизнес сегодня покупает автомобили европейского качества, которые собираются на российских заводах уже с нагрузкой на ось 7–8 тонн, покупают их в кредит, лизинг, и вдруг внезапно дороги закрываются. Как дальше бизнесу выплачивать



кредит? Думаю, что мы все вместе: и законодатели, и исполнители – должны сегодня делать все, чтобы строить в первую очередь те магистрали, которые нужны пользователям. Строить не по два-три километра, а целиком и самого лучшего качества.

В своем выступлении Евгений Сергеевич также поблагодарил дорожников за стремление сделать дороги лучше, но отметил: «Если бы принятый базовый 257-й закон об автомобильных дорогах и дорожной деятельности исполнялся, то многих проблем с федеральными и региональными дорогами удалось бы избежать. В первой статье закона говорится, что дороги строятся для пользователей. К сожалению, сегодня, несмотря на новые методы строительства и инновационные технологии, мы не можем с уверенностью сказать, что дороги соответствуют всем требованиям качества и стандартам. Поэтому в Комитете Госдумы по транспорту под руководством депутата Васильева создана рабочая группа, которая будет по всей России создавать экспертные сообщества для наблюдения за качеством дорог и общения с населением. России нужны современные дороги европейского качества, потому что 68% грузов перевозится автомобильным транспортом. В будущем этот процент будет только расти. Поэтому мы будем поддерживать дорожников, которые говорят о том, что нужно выделять больше денежных средств, чтобы в дальнейшем наши дороги были не хуже, чем в Европе».

На заседании выступил и представитель самой, пожалуй, заинтересованной стороны, пользователей тех самых дорог, – руководитель межрегионального профсоюза «Дальнобойщик» Валерий Войтко:

– Что касается заторов на федеральных трассах, которые связаны с проведением ремонтных работ, то радости это не доставляет, водители сидят, психуют. Я ночью вернулся из Воронежа, днем воронежская объездная практически вся стояла: строят новый мост, эстакада, организовано реверсивное движение. Но когда

люди видят, что действительно идут ремонтные работы, работает техника, они понимают, что с этим нужно мириться: потерпим – и вот новый мост, эстакада, движение без пробок. Другое дело, когда совершенно необоснованно, с нашей точки зрения, стоят знаки, устройства, ограничивающие количество полос, и работы нет не только в выходные, но и среди недели. Тут уже возникают вопросы к организации производства, и в выражениях наши коллеги не стесняются.

Сейчас мы будем очень много и долго рассказывать о нормативной базе, о том, хороши законы или плохи, – сказал Валерий Евгеньевич. – По моему 100-процентному убеждению, которое едва ли кто-то сможет поколебать (я сейчас не говорю про дорожные фонды разворованные, СНИПы, ГОСТы, пусть этим занимается прокуратура, а наше дело – возить грузы), нынешнее состояние автомобильных дорог – это следствие тотальной коррупции контрольных надзорных органов, в первую очередь это посты весового контроля. Все, что мы сейчас говорим – 12 тонн, 10 тонн на ось, а выясняет это кто? Некий субъект, который стоит на дороге и производит взвешивание. Машина со сверхнормативными нагрузками, безусловно, наносит колоссальный ущерб дорожному покрытию. Колейность возле Твери в 15–20 см – это следствие как раз того, что контроля и наказания за перевес никто не несет.

Смотрите, что происходит. Федеральный пост весового контроля – здание и весы принадлежат Федеральному дорожному агентству, сотрудники, которые производят взвешивание, – это сотрудники Росавтодора надзора, протокол административного правонарушения выписывает сотрудник ГИБДД. Три субъекта, и ни один из них не испытывает заинтересованности в сохранности дорог. Я могу предположить, что господа Чабунин и Астахов за сохранность дорог отвечают хотя бы своей карьерой. Но те сотрудники, которые берут взятки на постах весового контроля, сводят на нет все усилия. Тоже, кстати,

тезис туда же: «Нужно довести любую мысль до абсурда, чтобы понять, насколько она неправильна». Мы еще в прошлом году предлагали: «Есть весенние ограничения, и мы их все выполняем». Это форма итальянской забастовки. Не получилось. Если выполнить все эти требования по ограничениям, то экономика страны встанет, дороги встанут. Разума нет, здравого смысла нет во всем этом!

Мне бы хотелось, чтобы тот настрой, который есть у автоперевозчиков, наши уважаемые дорожники и законодатели почувствовали. Мне кажется, наступил тот период, когда пора принимать конкретные, абсолютно практические шаги. Введение постов автоматического весового контроля по аналогии с замером скорости. Сейчас уже мало кто ищет гаишника с радаром, чтобы отдать ему 500 руб. – «ты меня не штрафуй». Превысил скорость – пришло «письмо счастья», оплати. Автоматические системы весового контроля: долго, длительно, но крайне эффективно. Если в течение 3–4 месяцев на автоперевозчика и на грузоотправителя будут приходиться штрафы, которые сейчас уже по 400, 600, 800 тысяч, через месяц этих перегрузов не будет.

Далее дискуссия пошла по протокольной двумя предыдущими пресс-конференциями дорожке, с применением все тех же аргументов и фактов.

А между тем в объявлениях о продаже подержанных машин все чаще стал замечать приписку «без пробега по России». К чему бы это?..

Вместо эпилога

Разговоры о том, что дорожно-строительные фирмы необходимо обязать в дальнейшем обслуживать построенные ими магистрали, ведутся уже давно. И на всех уровнях, в том числе и на самых высоких. Этим бы сразу одним махом была уничтожена одна из самых коррупционных составляющих дорожного строительства. Но разговоры пока остаются разговорами: «а Васька слушает, да ест». Пора бы, как говорил тот же дедушка Крылов, «и власть употребить».