

Гарри Столяров:

«Политика закручивания гаек до добра не доведет»

Ужесточены правила перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам России. Депутат Тюменской областной думы Гарри Столяров считает, что изменения нанесут вред интересам не только его региона, но и страны в целом.

– Гарри Иванович, в июле вы специально приезжали в Москву на общественные слушания в Общественной палате России, где обсуждалась ситуация в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов, и выступили с критикой последних нововведений в законодательстве (см. «АТ» №8, 2015 г.). Чем конкретно вы были обеспокоены?

– Меня беспокоила и беспокоит политика постоянного закручивания гаек по отношению к грузоперевозчикам. В чем это выражается? Все мы знаем, что есть ограничения по перевозке грузов по автомобильным дорогам, как по габаритам, так и по массе. И это нормально. Если вы собираетесь перевезти нечто, выходящее за стандартные пределы, то вам необходимо получить специальное разрешение. И это тоже нормально. Ненормально другое: процесс получения разрешения превратился в проблему. Перевозчики подают заявку в уполномоченный орган и вместо положенных по закону десяти дней ожидают результата от двух недель до месяца. Не доставленный вовремя груз – это неизбежные потери. Представьте, буровой компании нужно перебросить буровую вышку с одного места на другое. Что означает для нее ожидание разрешения на перевозку в течение месяца? Это месяц простоя, большие убытки.

Обращения от перевозчиков по поводу бюрократической волокиты ко мне поступали и раньше. Но в последнее время их стало заметно больше. Это связано с недавним ужесточением правил перевозки круп-



Г. Столяров

ногабаритных и тяжеловесных грузов по автодорогам. Нововведения вступили в силу с 1 июля нынешнего года. Вот одно из новшеств. Раньше в заявке на транспортировку крупногабаритного груза было достаточно просто указать размеры перевозимого груза: такая-то ширина, такая-то высота. Теперь же необходимо подавать заявку на конкретное транспортное средство, которое будет перевозить груз, и на конкретный груз, который будет транспортироваться. К примеру, если вы перевозите экскаватор «Катерпиллер», то должны указать его точную модификацию: допустим, «Катерпиллер» 330-й, серия А. Но если вдруг по какой-то причине вам понадобилось перевезти не этот, а другой «Катерпиллер», скажем, не 330-й, а 320-й, то вы этого сделать не сможете, потому что заявка подана на конкретную марку. А повезете – нарветесь на штраф, причем весьма существенный – от 300 до 500 тысяч рублей. При этом, заметьте, «Катерпиллер» 320-й даже меньших габаритов, чем 330-й.

Но это еще не все подробности. Например, крупная фирма, специализирующаяся на перевозках по северным трассам Тюменской области, в своем письме ко мне обрисовала такую ситуацию. У нас, пишут, 600 единиц негабаритного груза и 20 единиц спецтехники, тралов. Поскольку мы не знаем, какой конкретно трал какой конкретно груз повезет в тот или иной момент времени, то должны на каждый трал заказать 600 разрешений. При этом они выдаются не более чем на 3 месяца и на 10 поездок. Но фактически таких поездок, как показывает предыдущий опыт, будет в два-три раза больше. Когда подсчитали окончательный итог, то прослезилась: предприятию нужно выписать 30 тысяч разрешений разово – для того, чтобы нормально в предстоящий зимний период работать. При этом заплатить госпошлины 48 миллионов рублей...

Поражает еще одно новшество: стоимость провоза тяжеловесного груза выросла в среднем ни много ни мало в 30 раз! Строго говоря, это не стоимость перевозки, а стоимость возмещения ущерба, наносимого тяжелогрузами. Но от этого не легче, суть не меняется: за поездку, которая раньше стоила 10 тысяч рублей, теперь надо выложить 300–400 тысяч рублей. Все это выглядит несколько странно: одна и та же машина с одним и тем же грузом на одной и той же дороге – и вдруг нанесенный ущерб увеличился в 30 раз!

Перевозчики (я с ними общаюсь постоянно) говорят: до нынешнего драконовского удорожания мы заказывали разрешения с запасом. Те-

перь мы себе этого позволить не можем. Если же заказывать разрешения, так сказать, по мере необходимости, неизбежны потери времени из-за пресловутых бюрократических проволочек. Пусть даже разрешение приходит «всего» через две-три недели... Две-три недели работы на Севере – это огромный срок, учитывая, что завозить грузы по зимникам можно в очень узкий, в среднем трехмесячный, промежуток времени. Когда каждый день на счету, просто из-за долгого оформления документов, доходящие до месяца, могут привести к срыву подряда, контракта. Раз сорвал подряд, два – и вот уже, глядишь, повисла на волоске судьба самого предприятия...

– Какие сроки получения разрешения устроили бы перевозчиков?

– Они говорят: оптимально – в течение двух дней. И даже четырех – нормально. Хотя в принципе эти разрешения могли бы оформляться в течение не дней, а часов и даже минут. Можно было бы совершенно спокойно наладить оформление и выдачу разрешений через Интернет. Точно так же, как мы оформляем в Интернете электронный билет на самолет в течение нескольких минут.

Между тем представители Росдормониторинга (я с ними общался во время проведения круглого стола в Общественной палате) утверждают, что ускорить процесс ну никак невозможно. При этом каких-либо аргументов не приводят. Невозможно – и всё. Почему? Потому что. После общения с ними у меня сложилось впечатление,

что они смотрят на автоперевозчиков чуть ли не как на врагов. Мол, эти паразиты возят тяжелые грузы и разрушают дороги, а деньги за это платить не хотят. А на нас только жалуются. Эти обвинения, я считаю, абсолютно беспочвенны.

Грузоперевозчики говорят: мы готовы платить, но дайте нам возможность, пожалуйста, получать разрешения на перевозку тяжелых и крупногабаритных грузов в оптимальные сроки. И еще они хотят добиться того, чтобы цена на эти перевозки была адекватной.

– Вы говорите о политике закрывания гаек. Какой вы видите в этом смысл?

– Если честно, теряюсь в догадках. Правда, на круглом столе прозвучало объяснение со стороны уполномоченного органа, что последние нововведения сделаны для того, чтобы исключить возможности несанкционированных перевозок. Мол, есть даже случаи фальсификации разрешений. Поэтому нельзя упрощать эту систему. Я соглашусь: случаи фальсификации есть. Но если будем исходить из логики, что все кругом мошенники, то зайдём в тупик. Деньги тоже подделывают – поэтому давайте откажемся от денег?

Еще я высказал такое соображение. В большинстве случаев перевозчики идут на нарушения не потому, что они к этому склонны, а потому, что вынуждены это делать. Бывают ситуации, когда если не нарушишь, то вообще не перевезешь груз. Не перевезешь груз – можешь

сорвать контракт, со всеми вытекающими последствиями. То есть идут на нарушения по вполне понятной причине: чтобы не потерять значительно больше. Нельзя ставить людей в такую двусмысленную ситуацию, в ситуацию плохого выбора, когда из двух зол нужно выбирать меньшее. Между тем я убежден, что именно такие ситуации будут возникать в ближайшее время во множестве – из-за ужесточения правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, о чем мы с вами сейчас говорим.

Основные последствия этих нововведений проявят себя в полной мере в предстоящий зимний период. Может произойти все что угодно. Вплоть до замедления темпов добычи на нефтяных и газовых промыслах, снижения темпов разведки новых месторождений. Часть действующих месторождений из-за дополнительной финансовой нагрузки может перейти в разряд нерентабельных, их придется «закрыть». То есть экономика и благополучие Тюменского региона могут пострадать самым серьезным образом. Но одновременно – и интересы страны в целом (всем известно, насколько наше благополучие зависит от благополучия нефтегазовой отрасли). И когда такая угроза станет реальной, думаю, что уже в январе-феврале следующего года нефтяные и газовые руководители начнут обращаться в Правительство РФ, к депутатам Государственной думы с требованием пересмотреть правила перевозки нестандартных грузов по автомо-



Стоимость возмещения ущерба, наносимого тяжелогрузами, выросла в среднем ни много ни мало в 30 раз!



Пункт весового контроля у поселка Перевалово, Тюменская область

бильным дорогам и сделать возможными условия, при которых отрасль сможет нормально работать. И я просто уверен, что в конце концов те грузы, которые необходимо перевезти, будут перевезены. Если надо, будут приниматься волевые решения, даже с нарушением федеральных законов. Вот только зачем изначально ставить палки в колеса предприятиям, развивающим экономику страны, прямо и косвенно формирующим доходы бюджетов всех уровней и обеспечивающим работой граждан России?

– Представьте, у вас в руках вся полнота власти. Что бы вы предприняли, чтобы решить проблемы, связанные с автоперевозками тяжеловесных и крупногабаритных грузов, наилучшим образом?

– Мои предложения сводятся к трем основным моментам. Во-первых, необходимо максимально упростить систему выдачи разрешений на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных грузов, ликвидировать бюрократические проволочки. Плату за наносимый автодорогам вред определять не по методу «чем больше, тем лучше», а на основе научно обоснованных расчетов. Способ кардинально ускорить выдачу разрешений я уже обозначил – переход на электронное обслуживание. Кстати, одновременно будет решена проблема подделок разрешений, поскольку разрешения на бумажных носителях уйдут из оборота совсем.

Во-вторых, движение по нашим автомобильным магистралям не должно осуществляться вслепую. О чем речь? Подъезжает перевозчик с тяжеловесным грузом к мосту. И видит запрещающий дорожный знак для транспортных средств, общая фактическая масса которых более 30 тонн. А у него 40. Тупиковая ситуация. Перед перевозчиком опять же плохой выбор: продолжать движение с перспективой сломать мост или повернуть назад с перспективой сломать график доставки груза. Таких проблем не возникало бы, если бы существовала электронная схема автомобильных дорог страны, с обозначением важнейших запре-

щающих и ограничительных знаков, в том числе по весу и габаритам, а также другой необходимой информации, как то: мест расположения заправок, пунктов сервиса, кемпингов, кафе... Чтобы можно было зайти в Интернет и все это увидеть. Как сегодня мы можем увидеть в Сети, где какие пробки на дорогах. Вот такая информативная база нужна перевозчикам обязательно. Понятно, она должна отражать «сиюминутную» ситуацию в режиме онлайн. Сегодня такой информации перевозчики не имеют и отправляются в дальние рейсы, повторюсь, вслепую. Добавлю: такие искусственно созданные тупиковые ситуации буквально провоцируют перевозчиков на те или иные нарушения.

В-третьих, перевозчиков абсолютно не устраивает практически абсолютная невозможность вернуть деньги за невыполненные поездки. Допустим, получили разрешение на пять поездок, а выполнили только три. Мало ли в связи с чем – машина сломалась, заказы отменили... Деньги за невыполненные поездки должны быть возвращены, ведь они заплачены за ущерб, который в реальности не нанесен. Однако представители Росдормониторинга категорически против. Говорят, не скрывая: мы не доверяем перевозчикам, пусть они доказывают, что не ездили. Казалось бы, никакого труда не составляет. Ведь каждая поездка фиксируется, и даже не в одном документе, а в нескольких. Главный документ в данном случае – разрешение, в котором отмечаются совершенные поездки. Нет отметок – значит, и поездок не было. Если же рискнуть и попытаться перевезти груз без отметок, в надежде, что это перемещение никто не заметит... Мне даже такое предположение кажется абсурдным. Инспектор ДПС останавливает трал с грузом: покажите разрешение на вашу поездку. Водитель достает разрешение, а в нем эта поездка не отмечена. Всё, попался! Еще одна заграда – весовые контроли, где документы также тщательно проверяются. В результате огромный штраф, до

пятисот тысяч рублей. Но чиновники твердят свое: это не доказательство. И добавляют: а если перевозчик с этими контролерами договорится? На что я отвечаю: если можно с ними договориться – зачем тогда вообще нужны ваши разрешения?

Перевозчик готов идти на компромисс: ладно, не возвращайте деньги за несовершенные поездки, а зачтите их в счет следующих поездок. Но уполномоченный орган ни о каких компромиссах и слышать не желает.

– Странный аргумент.

– Такой у них подход. К глубокому сожалению.

– То есть деньги перевозчикам не возвращают категорически?

– Вернуть их можно только через суд. Но не каждый захочет связываться с властным органом – вдруг впоследствии это выйдет боком? Даже в разговоре со мной перевозчики просили их не называть. Кроме того, это еще и драгоценное время, потраченное на судебных заседаниях, и деньги на адвокатов.

– Это можно назвать большой проблемой?

– Безусловно. И грозит превратиться в еще большую проблему в ближайшем будущем, с учетом того, насколько выросли платежи.

Меня не покидает мысль о том, что идет просто выдавливание с автомобильных дорог крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Логика (если это можно назвать здравомыслящей логикой) такая: ездят тут всякие, разрушают дороги, портят нам показатели, пусть убираются. Куда? Куда-нибудь. Прописываются такие нормы и правила, которые выполнить фактически невозможно. И говорят только одно: чем больше тяжеловеса уйдет с дорог, тем для нас лучше.

– Куда уйдет-то?

– Без разницы. Пусть все грузы лежат, пусть ничего не перевозится. Вышесказанные и некоторые другие мои предложения были включены в рекомендации общественных слушаний в Общественной палате России, адресованные Правительству Российской Федерации и отдельно

Минтрансу России. Надеюсь, здравый смысл в конце концов победит и тяжеловесные и крупногабаритные грузы перестанут быть для автоперевозчиков головной болью.

Мы с вами не затронули еще один аспект рассматриваемой проблемы, который заключается в отсутствии четкой взаимосвязи между транспортными структурами. Росавтодор, Минтранс, РЖД, речники действуют абсолютно разобщенно. (А авиатранспорт у нас выпадает из этой схемы вообще, как будто планета другая.) Вот почему грузы, которые могли бы перевозиться, скажем, по железной дороге, перевозятся автотранспортом. Приходится платить намного больше, но везти. И разрушать при этом дороги. Самый наглядный результат такой разобщенности: если нужно перевезти тот же экскаватор из одной точки в другую, железная дорога обещает выполнить заказ, например, за две недели, а автомобильным транспортом можно перевезти за три дня. Но все равно – в этом направлении нужно идти. Мнение специалистов: большинство грузов реально перейдет на железную дорогу, как только она повернется лицом к своим клиентам. Впрочем, это тема для отдельного и достаточно специфичного разговора. Пока отмечу лишь, что ведомства сами, по собственной инициативе, взаимодействовать не начнут. И как тут не вспомнить про советский Госплан, важнейшей функцией которого было обеспечение координации усилий различных ведомств. В моем понимании планирование пятилеток – это было одно из величайших достижений советского периода. А что касается отсутствия планирования... Любую современную книгу по экономике открываешь и читаешь: отсутствие планирования – это планирование провала.

Госплан – не Госплан, но нам нужен единый центр, который бы курировал, координировал взаимодействие между различными видами транспорта. В этом я абсолютно уверен.

Беседу вел В. Гранник