

Пути решения проблем рынка грузовых автоперевозок



В. В. Матягин,
председатель совета
НП «Центр объединения
грузоперевозчиков
„ГРУЗАВТОТРАНС“»
(г. Санкт-Петербург)

Отмена в 2005 г. лицензирования большинства видов перевозок автомобильным транспортом без введения альтернативных методов регулирования привела к появлению на рынке автотранспортных услуг огромного количества «серых» автоперевозчиков. Они пренебрегают мерами по безопасности дорожного движения, не платят налогов, не ведут бухгалтерию, поэтому их услуги стоят дешевле, чем у легальных компаний. Законным перевозчикам становится сложнее конкурировать, а клиентам – получать качественные услуги. Но выход из этой непростой ситуации есть.

«Серые» перевозчики сбивают цены на рынке грузоперевозок, это одна из причин, по которой распадаются крупные технологически эффективные автотранспортные предприятия. В бюджете нелегальных перевозчиков не предусмотрена модернизация парка транспортных средств, а отсутствие контроля соблюдения регламентов технического обеспечения и ремонта ухудшают их состояние и работоспособность. Один из способов борьбы с «серыми» перевозчиками пассажиров (речь идет о старых и неисправных транспортных средствах) – выявление и пресечение оказания услуг населению на технически неисправном транспорте. Данные действия Следственный комитет РФ (СКР)

и Прокуратура РФ квалифицируют по ст. 238 УК РФ. В то же время, когда грузовик с неисправным рулевым управлением везет трубы или щебень, сотрудники Госавтоинспекции (ГИБДД) лишь фиксируют данный факт и запрещают эксплуатацию транспорта. Водитель же зачастую игнорирует запрет и двигается дальше, продолжая создавать угрозу другим участникам дорожного движения. Это напрямую свидетельствует о некачественных услугах со стороны перевозчика, но Прокуратура РФ и СКР считают, что если отсутствует угроза жизни и здоровью заказчика услуг, то и состава преступления в подобных действиях перевозчиков нет. На наш взгляд, данная позиция неверна, необходимо пересмотреть правоприменительную практику и



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

активизировать работу в данном направлении, чтобы очистить рынок от недобросовестных предпринимателей и заставить других принять меры по обновлению автопарков.

Пока же мы наблюдаем переполненность рынка автомобильных грузоперевозок, где нет никаких барьеров для доступа к транспортной деятельности любого лица, имеющего водительское удостоверение и транспортное средство.

Последствия несовершенного законодательства

Источником основных проблем в отрасли грузоперевозок является несовершенство законодательства в автотранспортной сфере. Хаос на дорогах, развивающаяся коррупция и незащищенность грузоперевозчиков – лишь следствие этого.

Несоответствие нормативно-правовой базы современным условиям порождает на дорогах взяточничество и способствует созданию мошеннических схем. Например, из-за высокой конкуренции на рынке заказчик нагружает транспортное средство сверх нормы. Для легального перевозчика, юридического лица, это чревато высокими штрафами – до 400 тыс. руб., в то время как частное лицо заплатит всего 2,5 тыс. руб. По разрешительной системе водитель большегрузного автомобиля платит за перегруз инспекторам дорожной полиции практически на всех постах весового контроля по маршруту следования. Отметим, что речь идет о крупных партиях груза: современные самосвалы способны перевозить без ущерба для дорожного полотна значительно больший объем, чем 15 или 20 лет назад. Производители, например, Volvo и Scania, выпускают машины, которые позволяют перевозить до 100 т без ущерба для технического состояния транспортного средства.

В сложном положении оказываются крупные грузоперевозчики, когда получают в морском порту Санкт-Петербурга контейнеры, которые весят больше, чем положено. При вывозе такого контейнера за территорию порта грузоперевозчик автоматически объявляет себя вне закона и вынужден платить на всех постах ГИБДД по всей трассе до Москвы и далее. Одним из способов решения проблемы могла бы стать плата за перегруз при выезде из порта и выдача соответствующего разрешения по методу

одного окна. Таким образом можно избежать поборов на дорогах.

Не менее актуальна проблема, связанная с ограничением нагрузки на ось бензовозов. Если, например, нагрузка на ось транспортного средства больше, чем по нормам, а общий вес соответствует закону, получается, что перевозчик при загрузке топливом не должен доливать цистерну. Между тем по технике безопасности недолив в цистерну (секцию) может привести к динамическому удару вплоть до опрокидывания автомобиля. Такое положение дел затрудняет развозку топлива по автозаправочным станциям.

По нашим данным, доходы от взяток за нелегальный проезд «серых» посредников и недобросовестных сотрудников контролирующих органов только в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составляют около 7 млрд руб. в год, а в масштабе страны эта цифра может достигать сотен миллиардов. Не пора ли перевести коррупционную составляющую в инвестиционную?

Еще одну проблему представляет отсутствие взаимодействия между транспортными компаниями, общественными организациями, институтами и государством, хотя для обеспечения работоспособности законов и подзаконных актов крайне важно вовлечение в процесс их разработки практикующих специалистов.

По российскому законодательству не все транспортные компании обязаны иметь автохозяйство и вести учет необходимых внутренних журналов/документов. В свою очередь, контролирующие органы не особенно следят за выполнением законодательства в этой части. Да и штрафы за такие правонарушения крайне малы: от 2,5 до 5 тыс. руб. Система саморегулируемых организаций (СРО) позволит контролировать учет всей необходимой документации с помощью контрольной комиссии и дисциплинарного комитета. Перевозчик будет вынужден соблюдать действующие отраслевые правила и стандарты иначе он будет лишен аккредитации.

Следующая проблема – отсутствие в сфере грузового автотранспорта единого контролирующего органа. Между тем в России эксплуатируются около 10 млн единиц грузового автотранспорта с полной массой свыше 3,5 т без учета малотоннажного транспорта. В отрасли назрели серьезные проблемы, и пути их решения можно выработать только в диалоге с бизнес-сообществом. Сейчас

же наблюдается правовой вакуум: у автотранспортной компании попросту отсутствует площадка для ведения диалога с властью. Между тем вопросов, требующих обсуждения, – немало. С 2011 г. топливо поднялось в цене на 100 % – с 16 до 32 руб. за литр, в то время как цена за перевозку осталась прежней. С 1 ноября 2014 г. планируется взимать плату в размере 3,5 руб. за километр с грузового автомобиля. Как это будет реализовано, не пострадает ли честный, легальный перевозчик, не будет ли он поставлен в неравное положение по сравнению с нелегальным, как сегодня?

Вопросы подготовки кадров

На рынке грузоперевозок не хватает квалифицированных водителей. В этом виноваты непосредственно автошколы, которые не несут никакой ответственности за выпуск «некачественных» специалистов. Изучение работы нескольких школ показало, что обучение проводится исключительно на автомобилях «КАМАЗ», «ГАЗ», «ЗИЛ», «МАЗ», остаются без внимания иностранные транспортные средства, которые существенно отличаются от отечественных.

Срок обучения составляет меньше месяца. За такой короткий период маловероятно подготовить хорошего специалиста. Следствием являются страшные цифры погибших в ДТП на дорогах России – порядка 27 тыс. человек только за 2012 г.

Целесообразно было бы перенять западный опыт, где проводится обязательное обучение вождению разных типов грузовых транспортных средств (самосвал, бетономешалка, контейнеровоз и т. д.) с присвоением соответствующего удостоверения. Кроме того, на Западе учитывается марка автомобиля, на котором проходило обучение, программа, которая была изучена, и время года, когда проводилось обучение (зима, лето). Сроки обучения составляют минимум два месяца.

Про тахографы и инфраструктуру

Проблема, с которой ежедневно сталкиваются грузоперевозчики, – отсутствие инфраструктуры грузового транспорта. При этом до вступления в силу отложенного до 1 апреля 2015 г. приказа Министерства транспорта РФ (Минтранс России) от 13 февраля 2013 г. № 36 г. «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов



ФОТО: СЕРГЕЙ ГОРИН

транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства» осталось немного времени.

Развитие транспортной инфраструктуры будет способствовать созданию более эффективной системы грузовых перевозок различными видами транспорта. Это, в свою очередь, позволит увеличить скорость грузопотока и снизить транспортные издержки в цене товара. Требуется создать систему специализированных стоянок для большегрузных автотранспортных средств со всей инфраструктурой вокруг города и на всех дорогах РФ (стоянок автотранспортных средств, технических центров их обслуживания и ремонта).

Перечисленные проблемы актуальны для всей России. Для их решения требуется разработка механизмов допуска хозяйствующих субъектов к автотранспортной деятельности, введение обязательного членства в автотранспортных саморегулируемых организациях.

Выход – в объединении усилий

Для решения перечисленных проблем в сфере грузовых автоперевозок необходимы создание вертикальной системы регулирования, введение и дальнейшее развитие СРО автоперевозчиков, введение системы квотирования, разработка и дальнейшее внедрение единых стандартов и правил для всех участников отрасли.

Необходимо направить обращение в Министерство транспорта РФ с целью инициировать скорейшее принятие закона о саморегулировании в автотранспорте.

Отсутствие полноценной системы регулирования автотранспортной деятельности в Российской Федерации приведет к негативным последствиям:

- росту числа ДТП с участием автотранспорта, используемого в коммерческих целях;
- критическому старению и износу парка автотранспортных средств;
- нарастанию долгов перед лизинговыми компаниями и банками у автотранспортных предприятий и у частных владельцев транспортных средств;
- усугублению процесса криминализации и коррупции на дорогах.

Создание системы СРО позволит упорядочить и структурировать автотранспортные перевозки, избавиться от бюрократии и коррупционной составляющей в этой сфере. СРО может взять на себя часть функций контроля. Грузоперевозчики и бизнес-сообщество в целом готовы предложить и написать законы, регламентирующие профессиональную сферу.

Саморегулирование дает возможность не только защитить свой бизнес, но и вывести его на качественно новый уровень, укрепить и усилить свои позиции на рынке грузоперевозок.

Диалог власти и бизнеса

Первый положительный опыт объединения автотранспортных предприятий уже есть – это некоммерческое партнерство «Центр объединения грузоперевозчиков „ГРУЗАВТОТРАНС“». Его основная цель – нормализовать ситуацию в транспортной отрасли через введение системы саморегулирования. Партнерство объединяет на добровольной основе автотранспортные предприятия, транспортно-экспедиционные компании, а также организации, связанные с дорожно-транспортным комплексом. «ГРУЗАВТОТРАНС» сотрудничает с поставщиками ГСМ и расходных материалов, со страховыми и лизинговыми компаниями, банками

и инвестиционными учреждениями и т.д. Партнерство работает в тесном контакте с государственными органами законодательной и исполнительной власти. Так, представители НП «ГРУЗАВТОТРАНС» вошли в общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия» (Санкт-Петербургское региональное отделение) и возглавили Комитет по государственной политике в сфере транспорта. Партнерство руководит Комитетом по транспорту при главном федеральном инспекторе при полномочном представителе президента РФ по Санкт-Петербургу. Совместно с Комитетом по дорожному хозяйству Ленинградской области разрабатывается система получения пропусков (разрешение на перегруз) большегрузной техники, условиями и порядком выдачи данных разрешений с участием НП «ГРУЗАВТОТРАНС». Партнерство ведет диалог с крупными строительными компаниями, карьерами о прекращении привлечения к работе незаконных грузоперевозчиков для создания оптимальных условий легализации всего рынка автомобильных перевозок на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Проводится другая работа, направленная на решение вышеперечисленных отраслевых проблем. Для большинства автотранспортных компаний очевидно, что конкуренция со стороны нелегальных перевозчиков, устаревшие нормы и отсутствие внятных условий ведения бизнеса не только тормозят развитие рынка автомобильных грузоперевозок, но и зачастую укрепляют в корне неверный подход каждого участника к ведению своих дел. Психология, связанная с обманчивым убеждением в том, что проблемы одного предпринимателя не касаются всех остальных, приводит к нездоровой конкуренции, общей неразберихе и только усиливает коррупцию на дороге.

75–80 % перевозок всех грузов в России приходится на автомобильный транспорт. Дальнейший неконтролируемый развал автотранспортного комплекса может поставить под угрозу транспортную безопасность Российской Федерации. Поэтому главная задача, которая стоит перед всеми участниками бизнес-сообщества, – сделать рынок автомобильных грузоперевозок цивилизованным, а предпринимательскую деятельность в этой сфере – безопасной и отвечающей современным требованиям.