



ШТРАФ ЗА ЛИШНИЙ ВЕС

В МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РФ ПРИДУМАЛИ ОЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ, КОТОРЫЕ ЗАЩИТЯТ ДОРОГИ ОТ ПРЕЖДЕВРЕМЕННОГО РАЗРУШЕНИЯ. САНКЦИИ ЗА ПЕРЕГРУЗ СУЩЕСТВЕННО УЖЕСТОЧАЮТСЯ. В ПРЕДЛОЖЕНИИ ЕСТЬ ПЛЮСЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ОДНАКО МИНУСОВ — НЕ МЕНЬШЕ. ИРИНА ЗВЕРЕВА



ЮРИЙ ЗОРИН
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР
«ХИНО МОТОРС СЭЙЛС»

Введение штрафов для грузоотправителя и увеличение их для физлиц (до 500 тыс. руб.) приведет

к тому, что перевозчики заложат соизмеримые риски в цену своих услуг, а грузоотправители — в цену товаров. Однако и соблюдение правил загрузки (правильное распределение грузов), скорее всего, увеличит конечный ценник. С другой стороны, не все виды грузов, например, строительные, могут вписаться в рамки разрешенной массы, и уже в этом случае придется говорить о стоимости дополнительных рисков. Кроме того, здесь встает вопрос о сроках получения специразрешения и требуемых сроках доставки.

ПЕРЕГРУЗ ВЫГОДЕН

Начнем с того, что это не первая мера на тему сбора средств с участников рынка за порчу дорог. С нового года с владельцами грузовиков массой выше 12 т взимается плата за проезд по федеральным трассам — 3,7 руб. за 1 км. Собранные средства, порядка 50 млрд руб. ежегодно, как обещано, пойдут в дорожный фонд. При этом «Росавтодор» рассматривает возможность подобного же сбора с тяжелых грузовиков и автомобилей массой свыше 3,5 т с ноября нынешнего года. Как задумка на перспективу обсуждается предложение обложить подобным образом и проезд по региональным трассам.

И чиновники, и многие перевозчики не отрицают, что проблема превышения нагрузки на ось действительно актуальна. По оценке «Росавтодора», ежегодный ущерб, наносимый

Вкратце суть инициативы. Во-первых, за перегруз транспортного средства теперь придется отвечать грузовладельцу, который ранее оставался безнаказанным. А во-вторых, крупные штрафы (до 500 тыс. руб.!) будут грозить не только юридическим, но и физическим лицам, которые раньше в основном отдельывались легким испугом (небольшим штрафом).

А теперь разберемся подробнее, к чему внедрение этой идеи приведет.



российским дорогам грузовиками, составляет более 2,5 трлн руб. Начальник управления эксплуатации автомобильных дорог ведомства Павел Ручьев приводил данные о том, что 28% федеральных автодорог работают в условиях перегрузки. По его данным, с превышением нагрузки сейчас следует более 30% всех грузовых автомобилей. В среднем они перегружены на 45%.

«Грузовладельцы в погоне за сокращением стоимости доставки хотят максимально загрузить машину, а перевозчики, боясь потерять контракт, идут на это, что в итоге приводит к ускоренному износу транспортных средств и дорог, по которым движется этот транспорт», — комментирует директор по транспорту FM Fresh Александр Дьяконов.

По оценке главы Уральского филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Александра

Салаутина, перевес на большегрузных (негабаритных и тяжеловесных) автоизделиях, созданный грузовладельцем, может достигать 2,4 и даже 5 т при общем грузе массой 70 т. Так что проблема действительно актуальна.

«Чаще всего такие случаи встречаются в перевозке стройматериалов, песка, щебня, товаров, расфасованных в мешки, а также пива, арбузов и картофеля», — свидетельствует Александр Дьяконов. В транспортной компании РАТЭК упоминают наряду с сыпучими грузами автозапчасти и металлопрокат. Нарушения, по словам участников рынка, часто идут грузоотправители при перевозке небольших, но тяжелых грузов — не хочется отпускать полупустую машину.

По словам независимого эксперта в сфере логистики Александра Трахтенберга, среди самих транспортников чаще все-

АЛЕКСАНДР ДЬЯКОНОВ ДИРЕКТОР ПО ТРАНСПОРТУ FM FRESH

Сейчас, если при взвешивании автомобиля установлено, что вес превышает разрешенный законодательством норматив хотя бы на 500 кг, водитель должен заплатить штраф. У водителя не всегда с собой есть необходимые деньги. Поэтому он связывается со своим руководителем, но оперативно отправить деньги, как правило, не удается. И автомобиль помещается на штрафную стоянку.

Возможно, стоило бы организовать процесс следующим образом: создать пункты автоматизированного весового контроля, оборудованные камерами видеонаблюдения по типу контроля скоростного режима. Если весы фиксируют нарушение, то видеокамера считывает государственный номер автомобиля и отправляет в единый центр для оформления штрафа с последующей отправкой почтой владельцу автомобиля. Это позволит сделать процедуру максимально прозрачной.





СЕРГЕЙ КАРЧЕВСКИЙ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ СЫРЬЯ ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ПРОДАЖАМ ООО МЗ «ТОНАР»

Практика показывает, что в последнее время вырос интерес к самосвальной технике с меньшей собственной массой. Этому способствовали, в том числе, последние изменения в Правилах перевозки грузов автомобильным транспортом (в редакции Постановления №12), согласно которым допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств (ТС) были уменьшены.

Считаю, что постановление №12 более прогрессивно в плане сохранения дорожного покрытия. Ведь на сохранность дорожного полотна в первую очередь влияет осевая нагрузка, а не полная

масса ТС. Не случайно в Европе большим спросом пользуются многоосные ТС.

Можно прогнозировать, что спрос на прицепную технику с облегченным весом и большим количеством осей должен возрасти. А так называемые «монстры» постепенно уйдут в прошлое.



го идут на риск, соглашаясь на серьезный перегруз, индивидуальные предприниматели и небольшие компании.

КТО ВИНОВАТ, ТОТ И ПЛАТИТ

Для транспортных компаний наказание за превышение нагрузки на ось существует уже сейчас. Компанию-перевозчика при нарушении ожидает штраф в сумме до 500 тыс. руб.

А вот грузовладелец не нес никакого наказания и зачастую специально дезинформировал о весе груза. И только когда автомобиль попадал на весовой контроль, грузоперевозчик узнавал о перегрузе и, соответственно, получал наказание.

За все отдуваются транспортники, причем санкционная система довольно громоздкая. Штраф начисляется с учетом пройденного с перегрузом километража, причем оплатить его надо на месте под угрозой штрафстоянки, рассказывает начальник автоколонны в логистической компании «Веста» Светлана Быкова.

В случае поддержки предложении Минтранса и владельцу груза придется отвечать за «излишки». Придется законо-послушно взвесить свой груз, опломбировать грузовик и выдать водителю машины сертификат

о проведенном взвешивании. Для транспортных предприятий нововведение скорее в плюс: пока что перевозчик не имеет рычагов влияния при погрузке.

«Уравнивание ответственности грузоотправителя и перевозчика даст возможность дисциплинировать обе стороны», — считает исполнительный директор «Хино Моторс Сэйлс» Юрий Зорин. А Александр Дьяконов из FM Fresh указывает, что транспортным компаниям такое новшество даже будет выгодно, если, конечно, грузовладелец будет исправно платить за рейсы и при этом не превышать нормативы нагрузки.

Однако, как говорится, возможны варианты. Если грузовладельцы продолжат превышать нормативы, перевозчикам придется заложить штрафы в тарифы, рассуждает эксперт. Что не может не отразиться на ценах товаров, которые, как известно, и так растут.

«Не все виды грузов, например строительные, могут вписаться в рамки разрешенной массы, и уже в этом случае придется говорить о стоимости дополнительных рисков», — добавляет Юрий Зорин. Придется закладывать в тарифы и процесс получения специразрешений.

ПРОТИВ «УКЛОНИСТОВ»

Вторая новелла, предлагаемая Минтрансом, вызывает больше нареканий. Напомним, предлагается уравнять штрафы для юридических и физических лиц. Сейчас последние в случае нарушения платят скромную сумму всего в пару тысяч рублей. Так что распространилась практика: юрлица сдают свои автомобили в лизинг физлицам и в случае штрафа отдельются очень скромными суммами. Теперь же это не пройдет — санкции вырастут

вплоть до 500 тыс. руб. Сдача автопарка в аренду с целью уклонения от больших штрафов прекратится, прогнозируют перевозчики.

В небольших компаниях, правда, опасаются, что штрафы окажутся неподъемными, что приведет к массовому закрытию (точнее, станет дополнительным стимулом для него). Как бы то ни было, речь опять же о росте тарифов и за ними цен на товары, говорят участники рынка.

Дополнительным фактором для вышеозначенных негативных процессов стало то, что формула расчета размера вреда, причиняемого транспортными средствами при превышении допустимых осевых нагрузок, была скорректирована, причем не в пользу перевозчиков (см. дополнение и таблицу). Благодаря изменениям в Правилах перевозки грузов допустимые нагрузки были уменьшены.

ИВАН ХВОРОВ

МЕНЕДЖЕР ПО ПРОДАЖАМ ЗАО «АЛКОА СМЗ»

Уменьшение суммы допустимых осевых масс, узаконенное Постановлением Правительства РФ №12 от 09.01.2014, существенно сокращает полезную нагрузку грузовика. Учитывая, что прибыльность бизнеса перевозок всегда была низкой, уменьшение полезной нагрузки, разумеется, должно обратить внимание транспортников на вопрос снижения собственного веса сцепки. Этого можно достичь разными способами. Например, выбором меньшей кабины при заказе тягача или легкого дополнительного оборудования (компрессоры, ящики и пр.), а можно и заменой стальных элементов алюминиевыми. Отмечу, что некоторые компании (в том числе и Alcoa) предлагают онлайн-калькуляторы возврата инвестиций в облегчение массы сцепки. Когда перевозчик видит, за сколько окупятся деньги, вложенные в замену стальных дисков алюминиевыми, например, ему проще принять решение и планировать инвестиции. Только при замене стальных дисков алюминиевыми на 5-осной сцепке экономия массы составит 260–275 кг в зависимости от типоразмеров дисков.



Эти и другие изменения законодательства делают использование тяжелых фур менее выгодным — интерес к самосвальной технике с меньшим собственным весом вырос уже сейчас, свидетельствуют в ООО МЗ «Тонар».

ВЕСЫ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ

Прежде чем усложнять систему санкций за перегруз, надо наладить систему автоматизированного весового контроля, считают участники рынка. Впрочем, pilotные проекты на эту тему уже работают. Например, в Татарстане. Здесь, как докладывал замминистра транспорта республики Анатолий Геллер, проводится эксперимент по оснащению осей транспортных средств датчиками нагрузки с привязкой к навигационному оборудованию. «Ведь фактически не более 10% транспортных средств имеют нарушения, связанные с превышением нагрузки на ось. А остальные 90% вынуждены простоять на весах и ждать своей очереди», — объясняет эффективность такого нововведения чиновник.

В «Ространснадзоре» намерены в перспективе наладить всероссийскую систему «отголова» перегруженных автомобилей, о чем прессе сообщил замглавы службы Асланбек Ахохов. Согласно пояснениям чиновника, машины сначала будут проезжать через монтированные в дорогу весы. В случае обнаружения перегруза авто отправят на стационарный пункт взвешивания для проверки корректности данных. И только после этого будут выписывать штрафы. Все данные с постов весового контроля будут поступать в «Ространснадзор» и «Росавтодор».

Надо ли добавлять, что такая общероссийская система обещает влететь налогоплательщикам в копеечку. 

СВЕТЛАНА БЫКОВА ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ «ВЕСТА», НАЧАЛЬНИК АВТОКОЛОННЫ

Думаю, если такой закон примут, он будет дисциплинировать грузоотправителя. Сейчас за все отвечает водитель — он должен следить и за погрузкой, и за распределением массы по осям. «Проспал» — значит виноват. Причем штраф начисляется с учетом пройденного с перегрузом километража от границы области до пункта контроля. И оплачивать его водитель должен сразу на месте, а у него не всегда есть с собой необходимые денежные средства. Если оплаты нет, то автомобиль помещается на штрафстоянку.

Добавлю, что у нас в парке многие автомобили оборудованы системой определения нагрузки на ось, позволяющей с достаточно высокой степенью достоверности определить массу перевозимого груза и правильность его размещения.



ЧТО НОВОГО

В январе 2015 года вступило в силу Постановление Правительства РФ №12 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автодорогам Российской Федерации». Этот документ вносит изменения в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом. Наиболее важным является, во-первых, введение новых понятий «нагрузка на тележку» и «сумма осевых масс», что подразумевает расчет осевой нагрузки суммированием нагрузок на все оси тележки и делением на количество осей; во-вторых, уменьшение допустимых осевых нагрузок (для 3-осного прицепа с межосевым расстоянием 1,3–1,8 м разрешено 22,5 т, ранее допускалось 24 т); наконец, в-третьих, увеличение допустимой полной массы 6-осного автопоезда до 44 т (в предыдущей редакции было 40 т).

ПРИЛОЖЕНИЕ №2. К Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 9 января 2014 г. №12)

ДОПУСТИМЫЕ ОСЕВЫЕ НАГРУЗКИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

	Расстояние между сближенными осями (м)	Допустимые осевые нагрузки колесных транспортных средств в зависимости от нормативной (расчетной) осевой нагрузки (тонн) и числа колес на оси		
		Для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 6 т/ось*	Для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 10 т/ось	Для автомобильных дорог, рассчитанных на осевую нагрузку 11,5 т/ось
Одиночные оси	—	5,5 (6)	9 (10)	10,5 (11,5)
Сдвоенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 включительно	8 (9)	10 (11)	11,5 (12,5)
	от 1 до 1,3 включительно	90 (10)	13 (14)	14 (16)
	от 1,3 до 1,8 включительно	10 (11)	15 (16)	17 (18)
Строенные оси прицепов, полуприцепов, грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей при расстоянии между осями (нагрузка на тележку, сумма осевых масс)	до 1 включительно	11 (12)	17 (18)	18 (20)
	до 1,3 включительно	11 (12)	15 (16,5)	17 (18)
	от 1,3 до 1,8 включительно	12 (13,5)	18 (19,5)	20 (21)
	от 1,8 и более	13,5 (15)	21 (22,5**)	23,5 (24)
Сближенные оси грузовых автомобилей, автомобилей-тягачей, седельных тягачей, прицепов и полуприцепов с количеством осей более трех при расстоянии между осями (нагрузка на одну ось)	до 1 включительно	15 (16)	22 (23)	25 (26)
	до 1,3 включительно	3,5 (4)	5 (5,5)	5,5 (6)
	от 1,3 до 1,8 включительно	4 (4,5)	6 (6,5)	6,5 (7)
	от 1,8 и более	4,5 (5)	6,5 (7)	7,5 (8)
Сближенные оси транспортных средств, имеющих на каждой оси по восемь и более колес (нагрузка на одну ось)	до 1 включительно	5 (5,5)	7 (7,5)	8,5 (9)
	до 1,3 включительно	6	9,5	11
	от 1,3 до 1,8 включительно	6,5	10,5	12
	от 1,8 и более	7,5	12	14
	от 1,8 и более	8,5	13,5	16

* В случае установления владельцем автодороги соответствующих дорожных знаков и размещения на его официальном сайте информации о допустимой осевой нагрузке.

** Для транспортных средств с односкатными колесами, оборудованными пневматической или эквивалентной ей подвеской.

Примечание: в скобках приведены значения для двухскатных колес, вне скобок — для односкатных.