

Нормативная база в сфере грузовых автоперевозок: проблемы гармонизации

Н. Н. ТИМОФЕЕВА, руководитель Ассоциации перевозчиков крупногабаритных и тяжеловесных грузов



Чтобы Россия не утратила свои позиции на рынке грузовых автомобильных перевозок, необходимо срочное и радикальное изменение законодательной базы, касающейся этой сферы. В частности, в соответствии с нормами Евросоюза и Евразийского экономического сообщества следует привести документы, регламентирующие перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Нуждается в пересмотре и механизм выдачи разрешений на эти перевозки, который в нынешнем своем виде способствует развитию коррупции.

Благодаря позитивным процессам глобализации сегодня наметилась положительная тенденция приближения некоторых областей российского законодательства к европейским стандартам. Это позволяет создавать благоприятный инвестиционный климат и оптимальные условия для развития международной торговли. Как правило, модернизация отечественной законодательной базы касается прежде всего экономического вектора, и это вполне объяснимо: унификация европейского пространства предполагает максимальное сближение смысла законов и правил в этой области. Такое сближение позитивно сказалось бы на товарообороте и сервисных услугах.

Что касается сферы доставки грузов, то здесь гармонизация российского законодательства с правилами, действующими на территории Европейского союза и стран Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), превратилась в актуальную задачу, от решения которой зависят перспективы развития международных грузоперевозок в целом. Это связано как с увеличением грузопотоков в страны Европы и Азии, так и с возникновением трудностей в работе иностранных компаний, занимающихся доставкой грузов по территории России.

В данном случае речь идет о так называемой односторонней гармонизации, когда одно государство на добровольной основе инкорпорирует часть международных законодательных актов в собственные законы. При этом специалисты в области права считают, что оптимальным решением может стать полная отмена существующих актов и по-

ложений в сфере грузоперевозок, а также радикальный пересмотр всей системы оформления разрешений на перевозку опасных и тяжеловесных грузов. Несовершенство существующей законодательной базы, в частности в области положения о креплении груза, уже приводит к многочисленным производственным авариям и дорожно-транспортным происшествиям. Положение дел становится критическим, и от управляющих инстанций и законодательной власти требуются немедленные конструктивные решения.

Сектор рынка под угрозой

На сегодняшний день российское законодательство, регламентирующее грузоперевозки вообще и перемещение тяжеловесных и опасных грузов в частности, превратилось в громоздкий балласт, устанавливающий не всегда оправданные барьеры на пути деятельности профильных компаний.

Ситуация, сложившаяся на рынке международных перевозок, особенно в области доставки тяжеловесных, негабаритных и опасных грузов, не устраивает отечественных и иностранных операторов: множество бюрократических формальностей сопровождаются четко работающими коррупционными схемами. Кроме того, противоречивость трактовки многочисленных действующих правил и положений затрудняет их толкование и обжалование различных процедур. В результате снижаются темпы и объемы доставки грузов, что в свою очередь приводит к прямым финансовым потерям.

Наконец, некоторые законодательные акты просто устарели и не соответствуют требованиям сегодняшнего дня.

Единственное решение данной проблемы заключается в поступательной гармонизации российского законодательства с универсальными актами Европейского союза, отличающимися экономически обоснованными и логичными требованиями к перевозке грузов различной спецификации.

Если этот процесс не начать немедленно, то в ближайшем будущем грузоперевозчики могут попросту отказаться работать в рамках условий, предлагаемых действующими законами РФ, и Россия потеряет сектор рынка, проекты которого в большинстве случаев можно считать стратегически значимыми коммерческими операциями.

Все действия в этом направлении должны быть продуманными, предприниматься после серьезной аналитической работы и отражать новый угол зрения на правовую основу сферы грузоперевозок. Это позволит создать эффективную законодательную базу, которая будет органично коррелировать с общепринятыми международными нормами

Монополия на разрешение

В области обслуживания грузовых маршрутов болевой точкой является получение разрешительной документации в органах, контролирующих перевозку по дорогам крупногабаритных и тяжеловесных грузов. На сегодняшний день разработкой проектов и выдачей таких разрешений занимается государственная организация Росавтодор, которая, к слову, является монополистом в этой сфере. Более того, решение о выдаче или об отказе в выдаче специального разрешения принимается в течение 10 рабочих дней со дня регистрации соответствующего заявления: т.е. перевозчик должен ждать разрешительного документа 14 дней и более, а по истечении этого срока вполне может получить отказ.

Любое обжалование действий Росавтодора предполагает достаточно длительную процедуру, проведение которой зачастую невозможно в рамках соответствующих коммерческих

контрактов. Поэтому вполне естественным образом в такой ситуации возникают условия для незаконного материального стимулирования государственных чиновников, которое в большинстве случаев неприемлемо для представителей иностранных компаний.

Нелегальные тяжеловесы

Стоит также упомянуть о технических несоответствиях, касающихся предельно допустимой массы автопоезда, осевых нагрузок и линейных размеров и не позволяющих тяжеловесным автопоездам Западной Европы передвигаться по территории России.

Параметры, определяемые Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации, принимались с расчетом на технический потенциал отечественных тягачей, который значительно проигрывает возможностям аналогичного транспорта импортного производства. Это же касается и характеристик дорожного покрытия, эстакад и мостов, которые признаются способными или не способными выдерживать определенные весовые нагрузки.

Со времени принятия этой инструкции прошло более 15 лет, поэтому устанавливаемая в приложении 1 классификация транспортных средств по осевым массам и расстояниям между осями должна быть пересмотрена. Ограничение массы автопоезда 40 т сегодня является своего рода техническим нонсенсом. Однако сегодня для европейских автопоездов с шестью или семью осями, которые могут весить до 80 т, путь в Россию закрыт, что приводит к самым нежелательным последствиям в профильной сфере.

В Европе на дорогах общего пользования тяжеловесный автомобильный поезд массой 60–100, а то и 200–300 т с необходимым числом осей или осевых линий — обычное дело (в год осуществляются десятки, если не сотни тысяч таких перевозок). Разумеется, эти маршруты идут по мостам с соответствующей допустимой нагрузкой и при необходимости укрепленным с помощью соответствующих технологий [например, 1].

Можно понять, что осевые нагрузки на полотно дороги должны быть ограничены пределом 8–10 т, но совершенно непонятно, почему автопоезд с 15–20 осями не должен весить соответственно 150–200 т, если на его пути нет таких дорожных сооружений, ко-



торые бы препятствовали его прохождению.

Заметим, что в российских регламентирующих документах, касающихся движения тяжелого автопоезда, говорится об осях полуприцепа в количестве 2 или 3, а указания по поводу 4–5 или более осей отсутствуют. Несответствие нормативной базы современным параметрам подвижного состава хорошо иллюстрирует пример прицепов с подвеской типа *repdelachse*: в данном случае мы имеем дело не с осями, а с осевыми линиями. В этом случае на одной осевой линии не 4 (2) колеса, а 8 (4) — в зависимости от того, двухскатной или односкатной является ошиновка. Какими нормативными документами необходимо руководствоваться при расчете допустимой массы автопоезда в этом случае? В отличие от российского законодательства, европейское полностью отвечает на все вопросы организации автомобильных поездов всех классов и типов.

На сегодняшний день в рассматриваемой сфере существует так называемая внеправовая гармонизация, работающая на основе международных контрактов и других российских законов, регламентирующих отношения в области грузоперевозок. Однако такая практика способствует формированию коррупционных интересов среди чиновников и сотрудников ГИБДД, курирующих сектор перевозки негабаритных и опасных грузов.

Например, при желании они могут оформлять разрешения на тяжеловесные грузоперевозки, опираясь на положение Гражданского кодекса РФ и закрывая глаза на другие приказы и распоряжения Минтранса РФ. Возможны также умышленные искажения весовых

характеристик автопоездов: после соответствующей мзды перевозчики получают разрешение на проезд по дорогам РФ.

Такая незаконная практика лишней раз подтверждает, что легитимная гармонизация существующего законодательства необходима: она ликвидирует коррупцию и позволит более эффективно осваивать европейские и азиатские маршруты, одновременно зажигая зеленый свет для иностранных перевозчиков.

Направления и принципы

Единый подход к урегулированию отношений в области грузоперевозок в России, государствах ЕС и ЕврАзЭС должен осуществляться на законодательном уровне на основе работы группы разнопрофильных экспертов. Все системные несоответствия должны быть устранены, а сами правила изложены с учетом реалий сегодняшнего дня в едином универсальном положении о грузоперевозках.

Разработка такого положения или закона должна вестись на модельной основе, предусматривающей последующую интеграцию универсальных механизмов в законодательство заинтересованных стран. В случае успеха модельные пункты этого законодательного документа могут быть предложены всем государствам Евразийского экономического сообщества, которые сегодня также нуждаются в подобной модернизации правового поля.

Руководству Министерства транспорта РФ необходимо создать специальную экспертную группу, которая бы проанализировала возможности гармонизации, разработала проекты и предоставила их в законодательные

органы. Кстати, Минтранс обладает самостоятельными полномочиями принятия постановлений, которые имеют силу закона.

В целом гармонизация российского и международного законодательства в сфере грузовых автомобильных перевозок должна привести к решению следующих вопросов:

- упрощение получения разрешений на перевозку тяжеловесных и опасных грузов;
- появление возможности у негосударственных профильных предприятий разрабатывать проекты перемещения специфических грузов;
- пересмотр классификации автопоездов на основе новых параметров осевых нагрузок, линейных размеров и общей массы;
- альтернативное сопровождение негабаритных грузов, к которому будут привлекаться специальные компании, имеющие соответствующую лицензию и спецтранспорт;
- реорганизация Службы весового контроля на основе нововведенных правовых норм;
- лишение органов ГИБДД полномочий проведения весового контроля на

дороге (он должен проводиться исключительно представителями Службы весового контроля при Минтрансе РФ);

- введение единых положений для платного и бесплатного доступа к автомобильной инфраструктуре;

- унификация правил безопасности перевозки грузов в рамках существующих европейских законов и законодательства РФ.

Общие положения в рамках этой гармонизации могут формулироваться на основе Гражданского кодекса РФ, Общих правил перевозки грузов автомобильным транспортом, Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов, принятом в Женеве 30 сентября 1957 г., а также Венской конвенции о дорожном движении от 8 августа 1968 г.

В рамках внедрения современных технологий для повышения эффективности обслуживания международных грузоперевозок любого формата необходимо под эгидой Министерства транспорта РФ создать официальный сайт для подачи заявок и получения разрешений на перевозку в электронном виде. Такое решение придаст этим процедурам удобство и оперативность,

полностью исключив коррупционную составляющую. (В качестве примера можно привести успешную работу официального сайта в системе госзакупок: благодаря ему процедура подачи заявок и участия в тендерах стала максимально прозрачной и удобной.) При этом необходимо учесть опыт организации тяжелых перевозок в странах Европейского союза.

Гармонизация российского и международного (Европы и ЕвразЭс) законодательства в сфере автоперевозок является частью экономической политики взаимовыгодной интеграции России со странами Европы и Азии, проводимой нынешним руководством страны. Она позволит минимизировать коррупцию среди государственных чиновников, обслуживающих данный сектор. Все действия в этом направлении должны получить всемерную поддержку представителей государственной власти верхнего эшелона, что, в свою очередь, сформирует оптимальные условия для оперативного и конструктивного решения поставленных задач.

ЛИТЕРАТУРА

1. <http://www.heavy-transport-world.de>

Комфортная логистика

www.20a.ru

+7(495) 651-06-79



Бережно храним
Качественно обрабатываем
Доставляем в срок

20A
Логистическое Агентство

Московская область,
Солнечногорский район.
13 км от МКАД
E-mail: salesteam20a@20a.ru

- Услуги ответственного хранения и складской обработки
- Склады класса А емкостью хранения 96 000 п/мест
- Доставка в любую точку России, в том числе сборными грузами
- Международные перевозки из Европы и стран ЮВА
- Все виды кросс-докинга
- Дистрибуция по Москве и МО
- Индивидуальные решения логистических задач любой сложности
- Гибкая система тарификации