

Коррупционная составляющая в грузовых автомобильных перевозках



Н. Н. Тимофеева,
председатель Союза
автоперевозчиков
крупногабаритных,
тяжеловесных и опасных
грузов (САКТОГ)

Взятка стала обязательным компонентом процесса автомобильных перевозок крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, а коррупционные механизмы — основным фактором, препятствующим развитию этого сектора рынка. Чтобы изменить ситуацию, необходима гармонизация российского и международного законодательства в сфере автоперевозок, развитие саморегулирования в отрасли, ограничение полномочий контролирующих органов и ряд дополнительных мер.

Перевозка негабаритных, тяжеловесных и опасных грузов относится к специализированным технологиям транспортной логистики, сложность которых в нашей стране существенно усугубляется необходимостью получать различные разрешения и согласования.

Безусловно, такие перевозки требуют повышенного внимания со стороны контролирующих органов и служб, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Многие наши автомагистрали и мосты не приспособлены под весовые нагрузки, которые могут

возникнуть в результате перевозки негабаритных грузов современными автопоездами. Кроме того, необходимо контролировать уплату госпошлины и компенсации за нанесение ущерба дорожному полотну — эти средства так или иначе идут в фонд ремонта и строительства отечественных дорог. Все это сегодня находится в сфере компетенции государственных органов, работающих под началом Минтранса РФ.

Несомненно, эти службы должны обладать технической и правовой базой для ускорения выдачи разрешений и оценки размера компенсации. Одна-



ФОТО: КОНСТАНТИН ПАВЛИКОВСКИЙ

ко, к сожалению, в действительности большинство местных управлений Федерального дорожного агентства сегодня работают на основе коррупционных схем, к которым подключаются службы ГИБДД, предоставляющие автомобили сопровождения и осуществляющие контроль на маршруте.

Семь кругов коррупции

Действующие коррупционные алгоритмы в области перевозки негабаритных и опасных грузов могут быть условно разделены на две категории: частные поборы внутри страны и таможенная коррупция. При этом подавляющее большинство операторов сегодня идут на поводу у коррумпированных чиновников и посредников, которые продолжают изобретать механизмы извлечения незаконной прибыли из государственной разрешительной системы.

Первым коррупционным «кругом» у международных перевозчиков по праву считается российская таможня, которая «мзды не берет», а просто требует. В случае, если в явном или неявном вознаграждении ей отказывают, груз может быть задержан для дополнительной экспертизы, что при современном ритме коммерческих операций наносит ущерб, не сопоставимый по размерам с требуемой взяткой. При этом такого рода вопросы решаются с многочисленными фирмами-посредниками, которыми обросли практически все таможенно-пропускные пункты РФ.

Второй «круг» крупных взяток формируется уже при перевозке грузов по обширным пространствам нашего государства. Выдачей разрешений и согласований занимается государственная организация-монополист «Росдорсервис» и ее региональные представительства.

При первом знакомстве со списком документов, необходимых для получения разрешения, у непосвященного человека возникает обманчивое впечатление формальности данной процедуры. Существует три основополагающих акта, которые регламентируют выдачу таких разрешений:

- инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации;
- статья 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации»;
- правила возмещения вреда, причиняемого транспортными средства-

ми, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 16.11.2009 г. № 934.

В этих документах изложены правила выдачи разрешений, порядок оценивания возможного ущерба и различные ограничения, при которых такие разрешения не могут быть выданы. И именно эти законодательные акты стали источником коррупции, охватившей сегодня целую отрасль.

В частности, согласно правилам возмещения вреда, организация расчетов и взимания платы осуществляется Федеральным дорожным агентством, органами исполнительной власти или структурами местного самоуправления — то есть местными чиновниками. И хотя величина этого основного платежа рассчитывается по специальной формуле, в основе вычисления — сухие цифры предельной допустимой массы, предельно допустимых осевых нагрузок на каждую ось и количество осей автопоезда, т. е. параметров, которые всегда можно подкорректировать как в сторону увеличения, так и в сторону норматива с соответствующим «откатом» за экономию на поступлениях в бюджет. Также можно занизить протяженность маршрута. Одним словом, действующая формула предоставляет предприимчивым чиновникам большие возможности для извлечения личной выгоды из процесса взимания платы с перевозчиков.

Что касается инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов, она была принята 8 августа 1996 г., когда современных автопоездов не существовало. Соответственно, все нормы и требования, описанные в этом регламентирующем приложении, давно неактуальны — достаточно привести в пример действующее ограничение массы автопоезда 44 тоннами. Таким образом, документ, содержащий устаревшие стандарты, дает повод вымогать взятки, ссылаясь на закон.

Следующий «круг» коррупции — это согласование маршрута с дорожными службами, курирующими магистраль, по которым проходит маршрут грузоперевозки. Дело в том, что на обратной стороне разрешения находится форма пропуска МВД РФ ГИБДД, для получения которой тоже могут понадобиться кое-какие незапланированные траты. Здесь же стоит упомянуть выделение спецтранспорта для сопровождения автопоезда, который, согласно действующему

законодательству, могут предоставлять только органы инспекции безопасности дорожного движения. К слову, этот сомнительный приоритет является одним из главных несоответствий российских законов о грузоперевозках европейскому законодательству.

Особую проблему для перевозок тяжелых грузов создают владельцы мостов и искусственных сооружений. В Российской Федерации нет единого реестра, где указывались бы параметры данных объектов и дорог. Поэтому нередки ситуации, когда перед мостом висит знак «Ограничение по весу» (17 т), но по мосту регулярно идут тяжеловесные поезда массой 60–70 и даже 100 т. Мостовики знают реальные технические характеристики таких мостов, но разрешение на проход по ним тяжеловесного поезда можно получить за отдельную мзду. Обычно такая мзда камуфлируется необходимостью разового исследования моста или сооружения на предельную грузоподъемность.

Еще одна коррупционная ловушка для транспортных компаний — это так называемый весовой контроль на дороге, который сегодня проводят выездные пункты ГИБДД и дорожные службы. Любые отклонения от показателей, присутствующих в документации, или от существующих норм решаются обычным способом — с помощью взятки.

Наличие выездных постов весового контроля предусмотрено Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» № 196 от 10 декабря 1995 г. и вышеупомянутой инструкцией — то есть документами, которые уже не соответствуют международным актам в области перевозки тяжеловесных и опасных грузов. И так как, по вышеупомянутой инструкции, «определение нарушения в сфере перевозки тяжеловесного груза определяет только представитель ГИБДД», этот представитель на дороге является, по сути, последней инстанцией, решающей судьбу груза.

Обоюдовыгодный механизм

Органы, задача которых — бороться с коррупцией, сегодня сталкиваются с продуманными до мелочей механизмами, которые позволяют чиновникам получать взятки практически с каждой перевозки опасных или негабаритных грузов. Ответственные лица давно не вступают в прямое незаконное взаимодействие с владельцами груза или руководством транспортных компаний. Для



ФОТО: КОНСТАНТИН ПАВЛИКОВСКИЙ

этого существует множество компаний, помогающих «быстро и без проблем» получить разрешение. Как эти фирмы делятся с чиновниками, отследить достаточно сложно, но факт, что такая коррупционная синергия процветает, может неофициально подтвердить любой крупный оператор, занимающийся грузоперевозками в России.

Переплата посредникам за получение разрешений — обычная практика, позволяющая существенно сэкономить время, которое в сфере грузоперевозок является зачастую основополагающим фактором рентабельности и прибыльности. Именно поэтому коррупция в данном секторе носит экономически обоснованный характер.

Страдают бюджет и имидж

Негабаритные и опасные грузы — вариант грузопотоков, который является востребованным многими странами-соседями, а также на внутреннем рынке. Из-за процветающей коррупции Россия недополучает в бюджет миллионы долларов, которые можно было направить на модернизацию дорожной инфраструктуры и строительство новых дорог.

Коррупция является сегодня причиной серьезного дисбаланса между реальной емкостью рынка и объемом грузоперевозок негабаритных и опасных грузов по территории России. Иными словами, спрос хоть и превышает предложения, но из-за своей высокой стоимости такие пропозиции просто не устраивают многих потенциальных заказчиков.

Одновременно ухудшается имидж государства среди европейских стран, которые сегодня предпочитают автомо-

бильному транзиту по российским дорогам объездные маршруты или другой вид перевозок.

Умышленное занижение технических параметров автопоездов негативно сказывается на состоянии дорожного покрытия и мостов, что, в свою очередь, ведет к общему увеличению аварийности.

Коррупционные схемы, поддерживаемые чиновниками на местах, продолжают искажать мировоззрение представителей коммерческих структур, склоняя их к незаконному решению проблем (которых, по большому счету, не существует). Взятка повсеместно является действительно опасным доведением к любому тяжеловесному или негабаритному грузу.

Перечисленные тенденции негативно сказываются на общем социальном и экономическом климате регионов. Ситуация требует безотлагательных мер со стороны органов законодательной и исполнительной власти.

Комплекс оздоровительных мер

В соответствии с последними постановлениями Правительства РФ и указами Президента России, направленными на борьбу с коррупцией, процесс оздоровления отношений государства и бизнеса в области перевозки тяжеловесных, негабаритных и опасных грузов должно быть дополнено рядом действенных мер.

- Прежде всего необходима гармонизация российского и международного законодательства (Европа и ЕвразЭС) в сфере автоперевозок, в том числе тяжеловесных и опасных грузов. Приведение отечественных законодательных актов в соответствие с международными пра-

вилами позволит радикально уменьшить лазейки в законах, становящиеся одной из причин незаконных поборов с профильных операторов.

- Следует ограничить полномочия органов ГИБДД в области курирования международных и отечественных грузоперевозок.

- Требуется внедрение системы электронных заявок на получение разрешения и самих разрешений. Подобная антикоррупционная практика в сфере государственных тендеров уже продемонстрировала положительные результаты. Электронная система удаленной подачи заявок и получения разрешений будет стимулировать международных перевозчиков как к доставке грузов адресатам в РФ, так и к транзиту грузопотока через Россию.

- Необходимо создание саморегулируемой системы в сфере транспорта.

- Полномочия для выдачи разрешений следует предоставить саморегулируемым организациям грузоперевозчиков.

- Контролирующие органы не должны быть в подчинении этого же ведомства (в данном случае Минтранса РФ).

Только такие радикальные меры, требующие формирования рабочих групп, как в Правительстве РФ, так и в Государственной Думе, могут дать толчок к нормальному развитию отрасли.

Одновременно следует активизироваться крупным операторам, обслуживающим этот сектор грузоперевозок, и в соответствии с законодательством инициировать создание региональных саморегулируемых организаций с центральным органом управления. ■