

ВЕСЕННИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ: БОЛЬШАЯ ПРОБЛЕМА ДЛЯ БИЗНЕСА ИЛИ НЕОБХОДИМАЯ МЕРА?

Каждый год в декабре компания КНАУФ в соответствии с прогнозами сбыта планирует объем и ассортимент производства, отгрузки и соответственно закупки, входящую и сбытовую логистику на первый квартал следующего года. Для транспортных логистов задача осложняется неопределенностью, связанной с возможным введением весенних ограничений на дорогах общего пользования регионального, муниципального и местного значения. Когда, где и какие ограничения будут вводиться? Как в прошлом году? Какие варианты организации работы позволят минимизировать степень негативного влияния вводимых ограничений на выполнение планов поставки и обеспечение доставки сырьевых компонентов, необходимых для производства? В фев-

рале рабочий день логиста начинается с поиска в открытых источниках проектов постановлений региональных властей о предполагаемых вводимых весенних ограничениях.

Так зачем ежегодно в России вводятся данные ограничения? Достигаются ли поставленные цели, и как ограничения влияют на бизнес?

Полномочия по введению ограничений на проезд по региональным дорогам переданы в ведение органов Исполнительной власти субъектов РФ в соответствии с положениями ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 г.

Декларируемая цель введения весенних ограничений: обеспечение сохранности автомобильных дорог.

Применяемый метод достижения цели: снижение допустимых осевых нагрузок.

Временные ограничения движения вводятся в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков в период наибольшего ослабления дорожной конструкции. Решение о введении сезонных временных ограничений движения транспортных средств должно приниматься на основании оценки прочности дорожных одежд, определяемой в соответствии с Правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Обязанность по проведению оценки технического состояния автомобильных дорог в целях определения соответствия транспортно-эксплуатационных

характеристик автомобильных дорог требованиям технических регламентов закреплена в ст. 17 Федерального закона № 257-ФЗ. Вместе с тем обязательства о размещении органами исполнительной власти результатов ежегодной диагностики автомобильных дорог общего пользования регионального значения в открытом доступе законодательством не предусмотрено, что не позволяет сделать вывод о действительной необходимости введения ограничений и достаточности или недостаточности установления периода ограничений.

Вводимые ограничения не применяются к международным, пассажирским автобусным перевозкам, перевозкам продуктов питания, топлива, почты, лекарств, животных, семенного фонда, дорожно-строительной техники для проведения ремонтных работ, транспортным средствам Минобороны, транспортным средствам с разрешениями на перевозки тяжеловесных грузов. Существующая практика введения и контроля за вводимыми ограничениями создает условия для недобросовестной конкуренции, когда некоторые грузовладельцы и транспортные компании, руководствуясь принципом «суровость российских законов компенсируется необязательностью их исполнения», продолжают перевозить прочие категории грузов без ограничений. В результате по факту ожидаемого снижения нагрузки на дороги в весенний период не происходит. Сроки введения весенних ограничений зачастую приходится из года в год на один и тот же период без учета фактического состояния грунта под дорожным полотном, без учета текущих погодных условий, периода активного таяния снега в регио-



Светлана Витязева-Хусманн

Руководитель центральной службы логистики группы компаний КНАУФ Восточная Европа и СНГ

не в данном году, его длительности и др. При таком подходе ограничения могут быть введены, когда просушка дорог уже фактически завершилась, а грузовые автомобили ездят по ним со стандартной нагрузкой. В результате цель введения ограничений не достигается.

Какое влияние оказывают ограничения на бизнес?

В 2018 г. в рамках обсуждения с Министерством транспорта Московской области проблем, связанных с введением ежегодных ограничений, компания КНАУФ при поддержке транспортной компании «Деловые линии» провела опрос крупных грузовладельцев и транспортных компаний региона. Целью опроса было выявление степени влияния вводимых ограничений на бизнес и идентификации основных проблем, возникающих у предпринимательского сообщества. Ниже приведены несколько диаграмм, демонстрирующих полученные результаты.

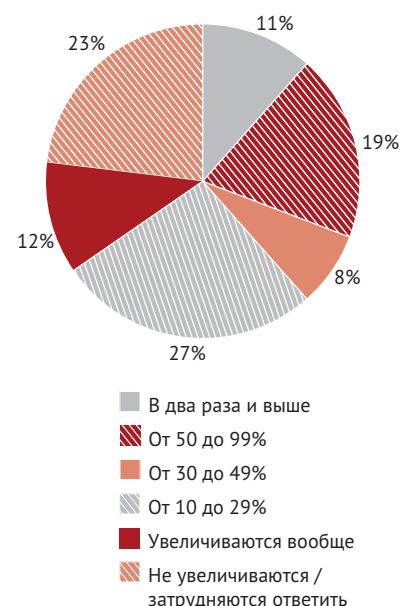
Основные проблемы бизнеса связаны с увеличением транспортных затрат. Поскольку тарификация в автотранспортной логистике построена в большинстве случаев на стоимости рейса, снижение допустимой массы перевозимого груза обратно пропорционально приводит к росту стоимости перевозки тонны для заказчика перевозки и может увеличивать его транспортные затраты в период введения ограничений в 2,5 раза. Транспортные затраты по доставке готовой продукции у многих поставщиков, предоставляющих такой сервис, вклю-

чены в стоимость продукции и могут составлять ~10–20% от нее. Существующие рыночные взаимоотношения не позволяют продавцу поднимать краткосрочно цену на продукт. В результате данный убыток ложится на продавца, либо он отказывается от таких доставок. Переход же на малотоннажный транспорт может дать удорожание стоимости перевозки тонны в 5 раз и более. При перевозке сыпучих грузов цена за перевозку устанавливается чаще всего на тонну. При снижении полезного веса осуществлять перевозку на новых условиях не может транспортная компания, у которой остается львиная доля затрат на осуществление перевозки, которые не снижаются пропорционально снижению перевозимому весу.

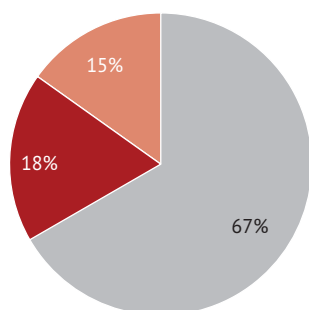
В большинстве регионов ограничения вводятся на максимально предусмотренный законодательством срок в 30 дней. Так как региональные и муниципальные власти, объединенные одной географической территорией, могут вводить ограничения в разные сроки, по факту ограничения для перевозок внутри региона могут увеличиваться до 45 дней. Региональные власти соседних территорий также не согласуют сроки вводимых ограничений, таким образом, срок ограничения для осуществления межрегиональных перевозок может увеличиваться до 60 дней и более. Как показал опыт предыдущих лет, в некоторых регионах ограничения вводятся на дорогах, являющихся единственными возможными маршрутами для подъезда к месту загрузки или разгрузки без предоставления воз-

можности альтернативного проезда. Так, существующая практика введения сезонных временных ограничений создает для субъектов предпринимательской деятельности предпосылки, затрудняющие ведение деятельности на очень продолжительный период. В этой связи грузовладельцы заявляют о проблемах, связанных с сужением географии доставок и возможной потерей рынка. При ограничениях на дороге в 5 и менее тонн на ось, проезд даже пустого евротрейлера законодательно невозможен без специального разрешения. В результате производственная / торговая компания теряет покупателей, которые

На сколько увеличиваются ваши транспортные расходы в период ограничений?

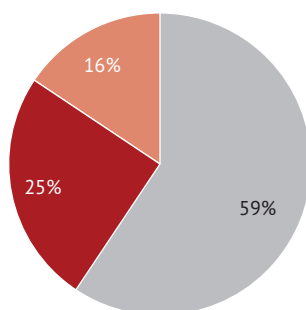


Влияют ли ежегодно вводимые весенние ограничения на проезд грузового транспорта на работу вашего предприятия?



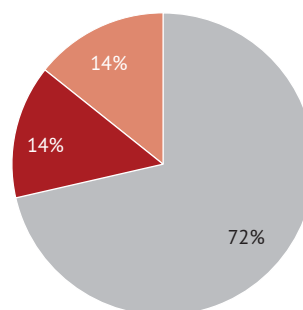
■ Да, негативно
■ Да, без конкретики
■ Нет

Считаете ли вы, что вводя ограничения Правительство МО обеспечивает лучшую сохранность дорог в регионе?



■ Нет
■ Да
■ Частично / возможно

Можете ли вы идентифицировать дороги (отрезки дорог), на которые распространяются ограничения в МО?



■ Нет
■ Да
■ Есть сложности



Представители бизнес-сообщества предлагают отказаться от весенних ограничений, как постоянного, не подвергающегося проверке инструмента, пересмотреть стандарты и ГОСТы, обеспечить применение современных инновационных технологий и материалов в дорожном строительстве.

располагаются в зоне ограничений. У компаний, которые не подпадают под ограничения, возникает риск штрафов на обратном пути после разгрузки, так как доказать, что ТС было задействовано под груз, не попадающий под ограничения, уже невозможно. Производственные компании в рамках опроса заявили об угрозе приостановки деятельности, так как предприятие может само оказаться в зоне ограничений и не иметь возможности получать сырье, используемое при производстве, и отправлять готовую продукцию клиентам грузовиками. Переход на малотоннажный транспорт или получение спецразрешений окажется невозможен ввиду дороговизны, и предприятие будет вынуждено снизить темп производства и отгрузку, вплоть до приостановления деятельности.

В соответствии с действующим законодательством владельцы дорог обязаны информировать пользователей о сроках ограничения или прекращения движения транспортных средств, а также об альтернативных маршрутах объезда. Отсутствие информирования о маршрутах объезда не позволяет субъектам предпринимательской деятельности полноценно спланировать транспортную логистику. Кроме того, в регионах, где ограничения вводятся не на всех дорогах, у пользователей возникает проблема, связанная с идентификацией отрезков дорог, на которые распространяются ограничения и сопоставления их месторасположения на карте. В связи с чем грузоотправителями называется проблема, связанная с увеличением затрат на администрирование логистических процессов. С целью недопущения осевого перегруза при отправке сотрудники предприятия грузоотправителя должны проводить анализ маршрута по каждому за-

казу: отвезти возможно / возможно с ограничениями / невозможно. Анализ маршрута оказывается крайне затруднен в связи с отсутствием визуализированного ресурса. Сотрудники должны определять максимально допустимую общую массу груза и осевых нагрузок по каждому маршруту. Расчет допустимой общей массы сам по себе довольно сложен и зависит от множества факторов:

- конструктивные особенности подвижного состава (необходимо учитывать собственную массу тягача, ее распределение между осями, расстояние между осями тягача, расположение точки сцепки, массу пустого полуприцепа, нагрузку пустого полуприцепа на тягач, погрузочную длину полуприцепа, расстояние от средней оси тележки до точки сцепки; количество осей и расстояния между осями, расстояние от средней оси тележки до задней стенки, расположение, количество и массу топлива и др.);
- различные варианты комплектования и размещения груза в прицепе (необходимо учитывать все многообразие отгружаемых артикулов, их весогабаритных характеристик. Зачастую количество комбинаций артикулов неограниченно и разработать типовые схемы загрузки под каждую осевую нагрузку не представляется возможным). Предприятие-грузоотправитель должно организовать работу по контролю соблюдения общих и осевых нагрузок по каждой выезжающей машине с помощью весов. Стоимость весов с возможностью взвешивания по осям может являться серьезной затратой для предприятия. Не все грузоотправители могут себе это позволить. Процедура взвешивания по осям может существенно снизить количество отгружаемой в день продукции. А протоколы взвешивания, оформляемые

грузоотправителем, не являются гарантией того, что по результатам перевозки не будут выставлены штрафы на основе взвешиваний, проводимых контролирующими органами в пути следования.

Особой проблемой для грузовладельцев является риск получения штрафа за превышение осевых нагрузок в рамках солидарной ответственности грузоотправителя. Как известно, федеральным законом № 248-ФЗ от 13 июля 2015 г. были внесены изменения в ряд нормативно-правовых актов, которые фактически ввели с июля 2015 г. солидарную административную ответственность грузоотправителей за нарушения нормативов общей и осевой нагрузки транспортных средств, которая по отдельным нарушениям может достигать 400 000 руб. Даже выполнив все мероприятия по недопущению перегруза, описанные выше, предприятие-отправитель не застраховано от привлечения контрольными органами к солидарной ответственности. Для этого может быть несколько причин, из которых ни одна, по сути, не контролируется грузоотправителем. Например, водитель взял на борт дополнительный груз без ведома грузоотправителя; водитель поднял / не опустил подъемную ось; водитель предпринял при движении резкий маневр (торможение), при котором произошло смещение груза и перераспределение его веса по осям; водитель избрал маршрут, отличный от расчетного; различия в показаниях весов (правдоподобная практика такова, что суды чаще принимают сторону контролирующих органов). Данная проблема не обусловлена исключительно весенними ограничениями, но вероятность возникновения риска перегруза и получения предельно высоких штрафов в период просушки значительно увеличивается.

Грузовладельцы и транспортные компании указывают на то, что существующий порядок получения пропусков на провоз тяжёловесных грузов во время весенних ограничений делает данное мероприятие лишённым экономического смысла. При рассмотрении заявления на получение спецразрешения уполномоченные органы власти руководствуются таблицами (нормативами) для расчета стоимости, которые построены на коэффициентах превышения действующих норм. Коэффициенты рассчитывались применительно к стандартным ограничени-



Как показал опыт предыдущих лет, в некоторых регионах ограничения вводятся на дорогах, являющихся единственными возможными маршрутами для подъезда к месту загрузки или разгрузки без предоставления возможности альтернативного проезда.

ям. Применение тех же нормативов во время весенних ограничений в разы увеличивает перегруз, что приводит к совершенно абсурдной стоимости таких разрешений.

На основании вышеизложенного можно констатировать факт, что добросовестные участники бизнеса столкнулись с ситуацией, когда выполнение законодательных норм по весовой нагрузке очень затруднено в связи с отсутствием простых, понятных и не ресурсоемких механизмов их исполнения, что связано с самими нормами. Грузоотправители вынуждены заниматься непрофильным для них видом деятельности (мониторинг законодательства по весовым ограничениям, расчет и контроль осевых нагрузок), вовлекая дополнительные ресурсы, снижать эффективность своего бизнеса за счет выполнения этих функций, так и не ликвидируя до конца риски получения высоких штрафов.

Введение ограничений несет серьезные риски для бизнеса производственных, торговых, складских

предприятий, расположенных на дорогах, на которых ограничения вводятся из-за ограничений по доставке сырья, вывозу готовой продукции, необходимости приостановки производства или снижения отгрузок, вынужденных простоев, перевода сотрудников на укороченный рабочий день (вынужденные отпуска). На период введения ограничений серьезно сокращается объем работы транспортных и транспортно-экспедиторских компаний, специализирующихся на перевозке грузов грузовиками общей массой выше 12 т. В строительном секторе из-за невозможности доставки грузов на площадки существенно замедляются или останавливаются работы. Снижается выручка компаний, увеличиваются затраты, снижаются налоги, подлежащие выплате в бюджет.

Представители бизнес-сообщества предлагают отказаться от весенних ограничений, как постоянного, не подвергающегося проверке инструмента, пересмотреть стандарты и ГОСТы, обеспечить применение современных

инновационных технологий и материалов в дорожном строительстве. В случае объективной необходимости введения ограничений необходимо установить требования к региональным властям по организации дорожного движения посредством устройства объездов, запретив введение ограничений на всех дорогах региона. Исключить возможности введения ограничений на дорогах, прилегающих к крупным производственным и торговым предприятиям. Предложить региональным властям использовать право на определение важных для конкретного региона исключений по грузам, которые не должны попадать под ограничения.

KNAUF
Немецкий стандарт

ООО «КНАУФ ГИПС»