ФАС предлагает вернуть госрегулирование в грузовые железнодорожные перевозки | 10

Цветные тематические страницы №9–12 являются составной частью газеты **«Коммерсантъ»**. Распространяются только в составе газеты.

Л

Логистика

Четверг 30 ноября 2017 №223 (6217 с момента возобновления издания) **nnov.kommersant.ru**

10 | От чего зависит прибыль грузовых команий

11 | Что происходит на рынке лизинга

12 | Почему увеличится стоимость вагонов в 2018 году

Сегодня в России до двух третей от общего объема погрузки всех грузов приходится на автомобильный транспорт. Однако с введением системы взимания платы за проезд по федеральным трассам «Платон» и с установкой автоматических пунктов весогабаритного контроля (ВГК) для фур себестоимость перевозок выросла. С какими сложностями пришлось столкнуться владельцам большегрузов в Нижегородской области, выбранной пилотным регионом по внедрению комплексов ВГК, и удастся ли разрешить их проблемы на региональном уровне, разбиралась «Логистика».

Груз ответственности

— теория и практика —

Сбросить вес

В 2016 году Нижегородская область вошла в число девяти пилотных территорий по внедрению автоматизированной системы весогабаритного контроля для большегрузного транспорта. На трассах по концессии «Ростелеком» установил шесть автоматизированных пунктов ВГК (регион будет возвращать деньги за их установку и оплачивает текущее обслуживание) и еще два передвижных. При проезде фуры система фиксирует нагрузку на ось машины и ее габариты и, если они превышены, отправляет данные для наложения штрафов на владельцев грузовиков. В течение пяти месяцев, до января 2017 года, пункты ВГК функционировали в тестовом режиме и нарушителей не штрафовали. А к ноябрю общая сумма штрафов, выписанных на основе данных системы весогабаритного контроля, по информации регионального Центра безопасности дорожного движения (ЦБДД), превысила 800 млн руб. Из них нарушители оплатили не более 300 млн руб., при этом почти треть от 3,5 тыс. выписанных постановлений оспаривается в судах, хотя большинство остается в силе. В нижегородском ЦБДД считают, что за десять месяцев система ВГК дисциплинировала нижегородских перевозчиков. Если в начале года они нарушали правила погрузки наравне с транзитными фурами, то к ноябрю их доля в общей массе нарушителей снизилась до 15–20%. А, к примеру, в Вологодской области, с которой в октябре прошлого года началась реализация проекта, за год число нарушителей сократилось с 40% до 4%. Поэтому Росавтодор готовится ввести в эксплуатацию еще 25 автоматических весов в 16 регионах России, а к 2021 году на федеральных трассах по всем регионам будет работать 387 пунктов ВГК.

Сами участники нижегородского рынка грузоперевозок считают систему недоработанной, а весы — не совсем точными. Больше всего претензий — у владельцев цистерн и перевозчиков сыпучих грузов: по их словам, при резком торможении перед весами нагрузка на ось возрастает, так как смещается центр тяжести, поэтому данные ВГК они считают некорректными, а наложенные штрафы — незаконными. «Перед каждым выездом мы взвешиваем наши бензовозы и следим, чтобы вес их не превышал 40 т, то есть запас до максимально разрешенного веса составляет 4 т. После запуска системы ВГК один из наших бензовозов в течение двух месяцев сделал более 50 рейсов по одному маршруту, однако однажды нам пришел штраф на сумму 150 тыс. руб. за перегруз на 7,5 т. После этого тот же бензовоз с таким же весом совершил еще сотню рейсов, и штрафов не было. Значит, имела место ошибка весов»,— рассказывает директор нижегородского ООО «БАС» (занимается перевозкой светлых нефтепродуктов для «Лукойл-Волганефтепродукт») Илья Паршин. Компания, оплатив после ряда подобных случаев штрафы на 800 тыс. руб., пошла с исками в суды, но решение было вынесено не в ее пользу: судьи исходили из того, что система ВГК сертифицирована и исправна, значит, сбоев быть не может. Разбирательство дошло до Верховного суда, и пока рассмотрение дела не закончилось. На несправедливо выписанные штрафы жалуются и другие участники рынка, собственники цистерн говорят, что им приходится недогружать их на 20%, чтобы избежать санкций.

ОЛЕГ ХАРСЕЕВ

Нижегородские грузоперевозчики предлагают установить норму допустимого превышения веса и габаритов для фур

На областном и федеральном уровнях возможность сбоев в весах исключают. Летом региональные власти вместе с «Ростелекомом» проверили работу системы и никаких неточностей не обнаружили. Осенью Росавтодор провел с перевозчиками наливных и насыпных грузов ряд экспериментов и выяснил, что «перераспределения сыпучих грузов в процессе движения транспорта не происходит», а измерение наливных грузов «не накладывает никаких ограничений на сферу применения весоизмерительного оборудования». Но участники рынка считают, что единичные испытания нельзя считать показательными, так как сбои измерительная система допускает редко.

Чтобы водителям фур и цистерн не приходилось резко тормозить перед весами, правительство Нижегородской области рассматривает возможность до конца года установить перед пунктами ВГК предупреждающие знаки. Власти также не против того, чтобы дополнить автоматизированные пункты весогабаритного контроля электронными табло, которые покажут водителю данные нагрузки на ось. Транспортные компании, в свою очередь, требуют оснастить каждый пункт системы ВГК стационарными «контрольными» весами, которые позволили бы уточнить результат взвешивания, чтобы потом доказать отсутствие перегруза в суде, особенно если одни автоматические весы показали перегруз, а другие нет. Более того, некоторые участники рынка считают, что только взвешивание на стационарных пунктах может быть основанием для наложения штрафа, а автоматизированные комплексы ВГК должны использоваться для предварительного контроля. «Во многих регионах есть возможность взвеситься на стационарном посту ГАИ, у нас такой возможности нет, поэтому бизнес страдает, перевозчики банкротятся. Такой подход не позволяет сохранить дороги, он позволяет нерадивым объезжать пункты взвешивания по муниципальным дорогам и их разбивать, а законопослушным — платить неоправданные штрафы»,— полагает уполномоченный по защите прав предпринимателей в Нижегородской области Павел Солодкий. Директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов считает, что контрольное взвешивание не позволит оспорить результаты автоматического комплекса ВГК, так как сертифицирующий орган для обоих весов один.

Меры, предложенные региональными властями и перевозчиками, полагает эксперт, решат проблемы лишь отчасти, поэтому им вместе нужно выходить на федеральный уровень с предложением ввести норму допустимого превышения веса и габаритов грузовой машины. По статистике регионального управления ГИБДД, из 3,5 тыс. нарушений половина приходится на перегруз или превышение габаритов на 2–10%. «Чтобы не перегибать палку и не штрафовать тех, кто идет с незначительным перевесом, допуск нужно увеличить на 20–25% от максимально допустимого веса груза, как это сейчас работает со скоростным режимом. Потому что допуск в 400 кг для 40-тонной фуры — это даже меньше погрешности весов»,— считает господин Безбородов.

«Платон» не друг

К государственной системе «Платон», которая была запущена два года назад и предполагает взимание платы с владельцев фур за проезд по федеральным трассам для их ремонта, многие участники нижегородского рынка грузоперевозок уже адаптировались, хотя за это время они неоднократно участвовали во всероссийский акциях и митингах, добиваясь снижения стоимости 1 км пути (была снижена с 3,73 до 1,9 руб.). Из 17 тыс. грузовых автомобилей, чей вес больше 12 т, работающих в Нижегородской области, в этой системе зарегистрировано 94%. Почти 8 тыс. принадлежат компаниям, 5,5 тыс.— физлицам, 2,5 тыс.— индивидуальным предпринимателям. Кроме того, в 87% нижегородских фур установлены бортовые устройства, фиксирующие расстояние, пройденное по федеральным трассам. В ООО «РТ-Инвест транспортные системы» (РТ-ИТС, по концессии с Росавтодором создало «Платон») поясняют, что эти показатели сопоставимы со среднероссийскими и не обязательно должны достичь 100%, так как некоторые грузовые транспортные средства по роду работы не выезжают на федеральные дороги.

с10

Остаточное сопротивление

— лизинг —

Публичность обсуждения реформы рынка лизинга и уступки регулятора в адрес участников рынка фактически лишили их аргументов, чтобы продолжать критиковать грядущие преобразования. Однако рынок не спешит безоговорочно поддержать Центральный банк, надеясь на дополнительные уступки.

Когда государство решает отрегулировать новый рынок — трудно ждать от его участников безоговорочной поддержки. Реформы на рынке финансового лизинга, предполагающего ведение Центральным банком России специального реестра лизинговых компаний, установление повышенных требований к собственному капиталу игроков на рынке лизинга и переход на финансовую отчетность по международным стандартам (МСФО), тоже встретили объяснимое сопротивление в отрасли. Ведь какими благими целями ни был бы освящен дальнейший путь к «дешевому фондированию», «прозрачности рынка» и «лучшим мировым практикам», перспектива попасть «на карандаш» к инспектору надзорного органа никого из лизинговых компаний не обрадовала.

Волнения на рынке из-за грядущих реформ идут уже год, но если еще весной лизинговые компании позволяли себе обвинять ЦБ в невнимании к предложениям участников рынка и кулуарном характере подготовки реформ, то сегодня они со всей определенностью выражают полное удовлетворение сложившимся диалогом с будущим регулятором. Более того, ЦБ действительно пошел навстречу доводам лизинговых компаний, исключив из законопроекта или существенно продлив срок претворения в жизнь целого ряда регуляторных положений, которые больше всего вызывали опасения участников рынка.

В ходе публичных дискуссий ЦБ с успехом развенчивал мифы и опровергал домыслы о росте количества отчетной документации по контрактам лизинга из-за реформы, о сложности перехода на МСФО, о дороговизне программного обеспечения для лизинговых компаний, на цифрах и фактах доказывая целесообразность и своевременность реформ (см. интервью с советником первого заместителя председателя ЦБ Сергеем Моисеевым). Такая политика Банка России фактически лишила участников рынка весомых аргументов в пользу приостановки реформы, но говорить о достижении полного компромисса с регулятором, судя по настроениям на рынке, пока еще рано.

Возможно, именно в силу отсутствия выигрышной переговорной позиции некоторые лизинговые компании не посчитали нужным предоставить развернутые комментарии для данной публикации, сославшись на различные обстоятельства. Кто-то не вполне согласен с реформой, но решил «уступить место мнениям других игроков рынка», кого-то она совершенно не пугает, но компания предпочитает «занять нейтральную позицию в свете публичной критики ЦБ», кто-то объяснил отказ от комментариев техническими причинами.

Впрочем, еще в мае нынешнего года, собравшись в Петербурге на ежегодном VII Съезде лизинговой отрасли России, организованном Объединенной лизинговой ассоциацией, при отсутствии лишних глаз (прессу почему-то не пригласили на заседание), лизинговые компании все же смогли сформулировать свое принципиальное отношение к реформам. Обращение от имени съезда в адрес первых зампредов ЦБ Ксении Юдаевой, Сергея Швецова и зампреда ЦБ Владимира Чистюхина стало, пожалуй, главным сводом критических замечаний в адрес предлагаемых преобразований на рынке лизинга. Некоторые компании, не пожелавшие от своего имени комментировать законопроект ЦБ и Минфина, рекомендовали обратиться именно к этому документу, «отражающему консолидированную позицию сообщества».

Жажда творчества

Главный аргумент критиков реформ — рынок лизинга бурно развивается и без дополнительных мер регулирования: только в 2016 году стоимость переданных в лизинг активов выросла на 36% и достигла рекордных 742 млрд руб., что, по оценкам участников рынка, составляет уже 0,86% ВВП России. Текущий статус «финансового посредника между финансовой отраслью и реальным сектором» позволяет лизинговым компаниям «предоставлять финансирование предприятиям, не имеющим возможности привлекать банковское кредитование», и превращает лизинг в ведущий инструмент финансирования приобретения машин и оборудования, в особенности для малого и среднего бизнеса.

АНАТОЛИЙ ЖДАНОВ

По мнению участников съезда, это объясняется как минимум тем, что нынешние нормы Гражданского кодекса и закона «О лизинге» адекватно обеспечивают «баланс интересов сторон за счет реализации принципа свободы договора». «Это формирует основу для инициативы, творчества и новаторства лизинговых компаний, что является отличительным признаком современной лизинговой индустрии и позволяет развивать новые лизинговые продукты»,— подчеркивается в обращении.

Участники съезда указывают, что львиная доля рынка обеспечивается работой лизинговых операторов из числа дочерних компаний банков (59% рынка) и государственных лизинговых структур (68%), на которые распространяются обязательные нормативы и требования в рамках банковского надзора ЦБ. Этот факт, по их мнению, свидетельствует о наличии опосредованного контроля со стороны регулятора за деятельностью лизинговых компаний, что и так «приводит к повышению прозрачности и надежности лизинговой отрасли, снижению рисков дефолтов». Кроме того, предоставляя финансирование под лизинговые сделки, банки внимательно изучают и сами контракты, и финансовое состояние заемщиков, в том числе путем анализа МСФО.

Исходя из этих доводов, авторы обращения делают вывод, что «в России уже сформирована эффективная система регулирования лизинговой отрасли, доказавшая свою устойчивость к кризисным явлениям».

с11