

Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Понедельник 15 апреля 2019 №66/П (6546 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**

15

Россия сделала серьезный прорыв в цифровизации таможни, опробовав систему слежения за санкционным транзитом с использованием электронных пломб

16

Замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило: мы готовы искать компромисс с операторами



Грузовая автодиета

Государство в нынешнем году намерено завершить конкурсные процедуры и выбрать концессионера, который займется созданием автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах (АСВГК). Пока есть два претендента — «РТ-Инвест Транспортные системы» и «Ростелеком». Ё разбирайся, что рынок и профильные ведомства думают о том, какой должна быть эта система и как устранить уже выявленные изъяны автоматики, нормотворчества и исполнения.

— госрегулирование —

Что представляет собой АСВГК
В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на федеральных трассах планируется к 2024 году установить 387 пунктов весогабаритного контроля (ВГК) против 28 имеющихся сегодня, на региональных — 366. Создавать эту систему на федеральном уровне решено на концессионных началах. Концессионер за ее создание и оперирование будет получать от концедента плату в размере 8,64 млрд руб. в год в течение 11 лет.

По мнению Минтранса, говорил в конце марта на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности-2019» Григорий Волков, и. о. директора департамента госполитики в области дорожного хозяйства министерства, операторов систем ВГК должно быть несколько, однако на федеральном уровне — только один.

«Создание АСВГК, учитывая значительную стоимость и техническую инновационность системы, предполагается провести без привлечения государственного финансирования, только за счет частных инвестиций», — пояснили „Б“ в Минтрансе. Там отмечают, что государственную АСВГК в силу входящих в ее состав компонент не может создавать иностранный инвестор, а также российское юрлицо, решения которого прямо или косвенно могут определять иностранные резиденты (за исключением случаев, определенных международным договором РФ и другими нормативными актами).

В конце декабря частную концессионную инициативу (ЧКИ) по созданию АСВГК на федеральных трассах выдвинул оператор системы «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). Однако по закону, если в течение 45 дней после подачи ЧКИ появляется альтернативная заявка, концессионное соглашение нельзя заключить без конкурсных процедур.

И в феврале у РТИТС появился конкурент — «Ростелеком», уже оперирующий весогабаритным контролем на региональных автодорогах. Компания 1 февраля подала в Минтранс заявку, подчеркнув, что обладает значительным опытом по созданию, модернизации и обеспечению функционирования систем АСВГК, необходимой материально-технической базой и квалифицированным персоналом. Компанией создано и модернизировано более 47 комплектов, сообщалось в заявке, 26 из них «Ростелеком» эксплуатирует.

Как говорил господин Волков, ведутся подготовка и структурирование конкурсных процедур, Минтранс готовит доклад в правительство, которое должно определить порядок проведения конкурса. Он уточнил, что рассчитывает на завершение конкурсных процедур в текущем году, ближе к четвертому кварталу. В этом же году планируется и определение победителя, однако, отметил Григорий Волков, конкурс предусматривает ряд процедурных вопросов, в частности финансовое закрытие.

Зачем нужна федеральная АСВГК

«Государственная система ВГК должна создать равные условия для всех грузоперевозчиков по соблюдению требований законодательства», — говорят в Минтрансе. — Именно поэтому Минтранс изначально обсуждает проект системы с коммерческими перевозчиками и грузоотправителями, экспертами и отраслевыми ассоциациями». В 2016–2018 годах министерство и Росавтодор обработали существенное количество замечаний и предложений отраслевых ассоциаций к проекту создания АСВГК, говорят в Минтрансе, паспорт проекта в октябре 2018-го прошел обсуждение в Общественной палате. «Важно отметить, что в существенной степени профессиональное сообщество перевозчиков стало инициатором разработки АСВГК», — уверяют в министерстве.

Сейчас на территории РФ весогабаритный контроль осуществляется в основном на стационарных и передвижных пунктах контроля, что, по мнению Минтранса, недостаточно. Это обусловлено незначительным охватом контроля трафика тяжелых и крупногабаритных транспортных средств, невозможностью организовать постоянный контроль в круплосоточном режиме, длительностью проведения процедур, существенными затратами на организацию как самих указанных пунктов, так и обеспечения их функционирования, а также человеческим фактором», — говорят в министерстве, отмечая, что, по данным Росавтодора, как минимум треть перевозок на федеральных трассах совершается с нарушением установленных правил в части ВГК.

«Грузовиков массой выше 12 тонн — порядка 1,2 млн. Получается, что на дорогах более 400 тыс. перегруженных транспортных средств нарушителей», — отмечают в Минтрансе. — По данным Росавтодора, пилотные пункты АСВГК выявляли грузовики общей массой 120–140 тонн вместо разрешенных 44 тонн».

Ежегодный ущерб дорогам от перевозок со сверхнормативными нагрузками, по данным Российской ассо-



Опыт эксплуатации системы весогабаритного контроля в регионах пока нельзя назвать удачным

циации территориальных органов управления автомобильными дорогами, измеряется триллионами рублей, что в несколько раз превышает общий объем дорожных фондов, отмечают в Минтрансе.

«Автоматизация контрольных функций в сфере ВГК позволит повысить безопасность дорожного движения и грузоперевозок, обеспечить неотвратимость фиксации допущенных нарушений, повысить срок службы автодорог и сформировать предпосылки для исключения фактора нарушения действующих весогабаритных норм как механизма ценообразования на рынке грузоперевозок», — пояснили „Б“ в министерстве.

Что не так в весогабаритном контроле сегодня

Опыт эксплуатации системы ВГК в регионах, по данным автоперевозчиков, пока нельзя назвать полностью удачным. «И жалобы транспортных компаний, и периодические сообщения в СМИ говорят о том, что новые весы не всегда работают корректно», — поясняет директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Дело» Алексей Лашкевич. — К тому же пока у автоматических приборов значительно меньшая точность, чем у стационарных. Быть без вины виноватыми не хочется никому, поэтому проблему нужно решать. Среди возможных путей — проверка новых комплексов и качественная калибровка их погрешности в соответствии с нормами. Кроме того, перевозчикам необходимо дать доступ к данным по «проштрафившемуся» транспорту сразу с нескольких рамок АСВГК, чтобы избежать возможных ошибок конкретной системы. В любом случае работа автоматических комплексов должна быть понятной и прозрачной».

«Мы сталкиваемся со следующими проблемами в организации АСВГК», — рассказывает технический директор группы компаний АстрА Вадим Плотников. — Это несоответствия в параметрах места установки автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК): большинство пунктов расположены на неровных участках дороги, вблизи перекрестков, автобусных остановок и т. п. Также это некорректная работа весогабаритного измерительного оборудования: в рейсе автопоезд может пройти без нарушений — например, на четырех АПВГК нарушений не выявлено, а на пятом зарегистрируют перегруз. АПВГК может регистрировать превышение габаритных размеров из-за антенны или же из-за того, что автопоезд подпрыгнет на неровной дороге. Это несоответствие ограничений по осевым нагрузкам категории дороги: авто следует по дороге с допуском 11 тонн на ось, но штраф выписывают из расчета 10 тонн». Но самая главная проблема, говорит господин Плотников, заключается в несостоятельности судебной системы и слишком высоких штрафах за нарушения.

Руководитель технической службы Itella в России Дмитрий Макаревич говорит, что на сегодняшний день несовершенны процессы обслуживания и ремонта комплексов ВГК, а их проверку следует устраивать гораздо чаще. «Бывает так, что перевозчикам, владеющим автопоездами грузоподъемностью 20 тонн, приходят штрафы за доставку 16 тонн груза», — рассказывает он. — Такие ошибки могут быть связаны с тем, что транспортное средство, проезжающее рамку весогабаритного контроля, либо резко набирает скорость, либо снижает ее. Также причинами могут стать разрушение примыкающего дорожного полотна, крен дорожного покрытия и т. д.».

Что необходимо сделать

«Система ВГК действует уже более двух лет, и за это время собрана большая аналитика по несоответствиям и лучшим практикам использования этой системы на существующих пунктах», — говорит директор по закупкам

транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов. — Важно грамотно систематизировать полученные знания и понимать, что у любой измерительной техники есть допустимая погрешность: у приборов, измеряющих вес на дороге, она зависит от указанных заводом-изготовителем параметров — чувствительности, устойчивости, частоты проверки и других факторов. На платформах нашей компании работают собственные пункты весового контроля, которые препятствуют выезду транспортного средства при наличии малейшего перегруза».

По мнению экспертного сообщества, перевозчикам должна быть предоставлена возможность оспаривания штрафов. Существующий механизм принятия решения по результатам ВГК в автоматическом режиме фактически лишает транспортные компании права на судебную защиту интересов, говорят в отрасли, так как невозможно применять положения п. 10 ст. 12.21.1 КоАП РФ «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства».

«Также необходимо прописать ответственность грузоотправителя», — полагает Александр Лашкевич. — В КоАП должны быть внесены изменения, предусматривающие ответственность грузоотправителя именно за превышение веса груза, зафиксированного в автоматическом режиме. Пока же возможность перевыставления такой претензии законодательно не закреплена».

Дмитрий Макаревич считает, что вносить необходимые правки в кодекс нужно было сразу после завершения тестового режима работы АСВГК. «Все нарушители весогабаритных норм получают штраф, однако его размер зависит от величины перегруза транспортных средств», — говорит он. — Степень вины во всех случаях должна определяться в индивидуальном порядке. Например, есть транспортные компании, которые специально договариваются с грузоотправителями о дополнительной загрузке товара с целью экономии времени и уменьшения количества рейсов. В то же время другие перевозчики ненамеренно нарушают правила весового контроля, так как груз, перевозимый на паллетах, при загрузке может неравномерно распределиться из-за разного веса паллет, что и приводит к превышению допустимых норм осевой нагрузки».

По мнению Эдуарда Миронова, с точки зрения доработки нормативной базы стоит продумать вопрос отслеживания мошеннических действий, направленных на избежание проверок: «Соблюдение всех требований системы позволит выйти логистическому рынку на качественно новый уровень с едиными, честными правилами».

В Минтрансе обещают устранить замечания к качеству фиксации и претензионной работы. «Для выполнения требований грузоперевозчиков и грузоотправителей были выработаны критерии, которым должна удовлетворять создаваемая АСВГК на федеральных трассах», — рассказывают в министерстве. — Во-первых, при измерении весогабаритных характеристик приборная погрешность должна учитываться в пользу перевозчика. Это пожелание было учтено и легло в том числе в основу впоследствии утвержденного приказа Минтранса России от 29 марта 2018 года. Во-вторых, грузоперевозчик, превышающий весогабаритные характеристики, должен быть об этом проинформирован. При создании государственной федеральной АСВГК это планируется реализовать с помощью СМС-сообщений с целью исключения возможного дальнейшего нарушения и повторной фиксации на следующем пункте контроля. Это пожелание также было учтено в приказе Минтранса и будет являться техническим требованием к созданию АСВГК. При этом рассматриваются именно современные способы информирования — онлайн-уведомления посредством СМС-сообщений, которые позволяют подтвердить время их получения и самостоятельно определить получателя сообщений. В-третьих, для каждого пункта контроля планируется установить те-

стовый период, в течение которого нарушители будут информироваться о нарушении без вынесения постановления о штрафах. Проработка этих задач внесена в план реализации проекта создания АСВГК. В-четвертых, прорабатываются возможность и процедура оспаривания постановлений о правонарушениях, сформированных АСВГК. От бизнес-сообщества получены предложения по проработке функционала с использованием результатов изменений коммерческого весового оборудования, установленного на местах загрузки. Есть сторонники и есть противники среди перевозчиков, этот вопрос также совместно прорабатываем».

Какой оптимальную АСВГК видит рынок

Чтобы работа была выстроена оптимально, полагает Александр Лашкевич, АСВГК должна быть единой как на федеральных, так и на региональных трассах и данные о нарушениях должны поступать в одно ведомство: «Это обеспечит единый подход и требования к оборудованию, и статистику можно получать из одного источника».

По мнению Дмитрия Макаревича, чтобы избежать перегрузов, в первую очередь необходимо оснастить территории загрузки транспортных средств специальными весами для мгновенного выявления нарушений. «Занимает такая процедура меньше десяти минут, однако польза от ее применения неоценима», — объясняет он. — Во-первых, минимизация количества перегрузов влияет на безопасность дорожного движения. Если транспортное средство загружено по правилам, то в случае форс-мажорной ситуации машина затормозит значительно быстрее, а шанс потерять управление уменьшится в разы. Во-вторых, грузовики, осуществляющие доставки без нарушений весовых норм, гораздо меньше разрушают дорожное полотно».

Операционный директор транспортно-экспедиторской компании «Точка-Точка» Максим Алексеев полагает, что система ВГК должна быть интегрированной, прозрачной и комплексной. «В плане интегрированности АСВГК должна восприниматься не как самостоятельный контур мер и средств, а как подсистема единого комплекса контроля и безопасности пребывания грузовика на дорогах, хотя бы на первом этапе внедрения на федеральном уровне. Думаю, что объединение с системой «Платон» как первый шаг — решение здоровое. Что касается прозрачности, то, несмотря на то что в рамках нацпроекта Росавтодор должен за пару лет обеспечить парой сотен стационарных весов дороги, проблеме это вряд ли решит. На наш взгляд, проблема не в том, кто устанавливает, а в том, кто против того, чтобы взвешивание и измерение на ось стало нормой для дорог. В стране есть области, где с этим более или менее введен порядок, вместе с тем на некоторых федеральных трассах нет вообще ни одного поста или пункта. К сожалению, перегрузы в автогрузоперевозках — это коррупция власти и контролирующих органов в регионах. И пока этот вопрос не будет решен или хотя бы локализован на уровне федеральных органов власти, реализация АСВГК будет иметь фрагментарный характер».

Господин Алексеев добавляет, что было бы нелишним посмотреть на опыт коллег из США, где 90% товаров народного потребления перевозится автомобилями и где АСВГК — это целая разветвленная сеть специализированных пит-стопов, где водитель не просто может взвесить и определить нагрузку на ось, но и беспроблемно устранить нарушение, произвести техобслуживание, отдохнуть и т. д. И возможным это стало не потому, что был нацпроект, а потому, что в проекте участвовал бизнес. Каждая из таких точек или сеть принадлежит бизнесу, который заботится о качестве услуг и обременен социальной ответственностью перед регулятором и участниками рынка.

Евгения Чурапченко, Наталья Скорлыгина