

# НЕ КУСАТЬ БЫ ЛОКТИ,

КОГДА РАЗВАЛИТСЯ ОТРАСЛЬ И РАЗОРЯТСЯ ПРЕДПРИЯТИЯ



Константин ВОРОНЦОВ,  
директор компании «ПИК-ТРАНСПОРТ»

**Автомобильный транспорт – это наиболее динамично развивающаяся отрасль в нашей стране. Развитие это обеспечивают не государственные корпорации, а частная инициатива. Посмотрите, кто владеет автопредприятиями – начиная от огромной армии частников, зарегистрированных как ИП, имеющих от одной и более автомашин, до средних и крупных предприятий, созданных, как правило, одним собственником или группой лиц, положивших жизнь на создание и развитие предприятий. Люди на свой страх и риск, залезая в кредиты и лизинги под огромные проценты, рискуя всем, создавали современную, имеющую самый передовой подвижной состав, отрасль, не требуя от государства ни многочисленных дотаций, ни триллионных вложений в развитие отрасли. К чему же мы теперь пришли?**

## Не в оси дело, а в массе

Чиновники Минтранса, озадаченные руководством страны сбором дополнительных средств, необходимых для развития и эксплуатации имеющейся дорожной сети страны, родили два перспективных направления по сбору денег: это тотальный весовой контроль с драконовскими штрафами за перегруз по принятому Постановлению Правительства РФ №12 от 09.01.2014 г., увеличившему стоимость ущерба автомобильным дорогам в 37 раз, и платный проезд автомобилей, общей массой больше 12 тонн, в размере 3,70 рубля за километр.

Хотел бы остановиться на вопросе о том, как эти документы напрямую ведут к разорению транспортных предприятий в частности и развалу отрасли в целом.

Развивая полемику о разрушении автомобильных дорог большегрузными автопоездами и получением многомиллиардной прибыли автопредприятиями, эксплуатирующими бесплатно государственную собственность в виде автомобильных дорог, чиновники забывают, что грузовые автомобили не просто так ездят, создавая помехи для добропорядочных налогоплательщиков. Мы выполняем сложнейшие перевозки, обеспечивая модернизацию и развитие энергетики, нефтехимической отрасли, металлургии, военно-промышленного комплекса и вооруженных сил страны. Увеличение сборов за превышение нормативных нагрузок на ось и тотальный весовой контроль приведет к тому, что мы вообще ничего перевозить не сможем.

Нагрузка на ось – это половина беды. Кажется, что тут такого? Увеличили количество осей, соблюдая нормативы, и все! Но не тут-то было. Поборники законности и защиты интересов государства не договаривают руководству страны, что основная проблема не в осевых нагрузках, а в ограничении общей массы автопоезда в размере 44 тонн! Поясню, в чем тут заковыка. Если взять среднюю собственную массу трехосного тягача в размере 9 тонн и трехосного трала в размере 14 тонн, получится собственная масса автопоезда 23 тонны. Отнимаем ее от разрешенной общей массы 44 тонны и получаем, что можем без дополнительных оплат за перегруз везти только 21 тонну. А что такое груз в 21 тонну? Для примера, это только сельхозтехника: зерноуборочные комбайны, которые в среднем весят 17-18 тонн, может трактор небольшой. Основные виды дорожно-строительной техники: экскаваторы, бульдозеры, буровые установки, грохоты и дробильные установки весят, в среднем, от 24 до 80 тонн. Емкостное оборудование для нефтехимической промышленности от 30 до 100 тонн. Энергетическое оборудование от 30 до 200 тонн. Даже мостовые балки длиной 33 метра, весят от 60 до 80 тонн. Военная

техника на танковой базе весит от 40 до 60 тонн. И все это попадает под сверхнормативную нагрузку, оплата которой по ставкам, заложенным в Постановлении Правительства РФ №12 от 09.01.2014 г. приведет к увеличению бюджетных ассигнований на оборону и дорожное строительство не на 2-3 процента, как говорят чиновники, а в разы!

Мне будет интересно послушать, что скажут чиновники Минтранса Президенту в следующий раз, когда он будет удивленно спрашивать их, почему у нас стоимость строительства километра федеральной трассы или моста выросла в разы. В чем же проблема? Дорожное полотно при сохранении допустимых осевых нагрузок может выдержать и 100 тонн, и выше. Проблемы заключаются в мостах и путепроводах. Управления дорог Росавтодора, являясь балансодержателями, ссылаясь на отсутствие средств в бюджете, необходимых для поддержания в нормальном состоянии мостов и путепроводов, всячески занижают их несущую способность. А также стараются переложить на плечи перевозчиков и заказчиков, которыми преимущественно являются нефтяные компании, Газпром, Министерство Обороны РФ, Росатом, Мосэнерго, РАО «ЕЭС России» и электросетевые компании и другие, затраты на обследование, ремонт и укрепление существующих мостов и путепроводов. А это, поверьте, деньги немалые. Зачастую это занижение делается с перестраховкой, так как в советское время все мосты проектировались с учетом пропуска по ним танковых колонн. И рассчитывались под нагрузку от 60 до 80 тонн на один мостовой пролет. Да, конечно, все стареет и разрушается, но если своевременно обеспечивать обслуживание и ремонт мостов и путепроводов, можно смело общую массу автопоезда повысить с 44 тонн до 80 тонн, или хотя бы до 60 тонн, но с сохранением допустимых осевых нагрузок. А что это даст? А это даст огромный экономический эффект, о котором в Минтрансе стараются не говорить. Наоборот, пытаются загнать нас в каменный век, предлагая под предлогом сохранения дорог возить все не одним большегрузным автопоездом, а несколькими маленькими. Например, если сейчас одна фура перевозит, в среднем по 25-27 тонн и идет, естественно, с перегрузом по осям, то без превышения осевых нагрузок придется везти

17 тонн. Песок, щебень, асфальт на строительство тех же дорог везти не одним тоном, объемом 50 м<sup>3</sup>, а пятью камазами по 11 м<sup>3</sup>. А как быть с мостовыми балками длиной в 33 метра и массой 60-80 тонн, резать их на три части?

Не надо быть нобелевским лауреатом по экономике, чтобы понять, что весь мир бьется за повышение производительности труда. Для нашей экономики это особенно актуально, так как производительность труда в России достаточно низкая. Нам предлагают экономику, а вместе с ней и страну пустить под откос. Представьте, что для того, чтобы сохранить объемы перевозимых грузов, таких как продукты питания, строительные материалы, оборудование для различных отраслей, количество автотранспорта возрастет в разы, что произойдет с движением на тех же, условно называемых, дорогах, которые будут уничтожены не транспортом, идущим с превышением на ось, а интенсивностью движения, возросшей в разы. А проблемы с экологией и аварийностью на дорогах, которые возрастут от того, что и сейчас квалифицированных водителей можно по пальцам пересчитать, а придется сажать за руль кого ни попадя, становясь пособником потенциальных убийц.

Хорошо, а где же выход, спросите вы. Можем посмотреть на зарубежный опыт. Возьмем США и Канаду, где самые жесткие нормы по нагрузкам, не считая нас, конечно. Общая масса автопоезда ограничена 48 тоннами. Но при этом надо учесть, что в США грузовое автомобилестроение – это огромная отрасль, построенная на авиационных технологиях. Возьмите трехосный тягач, построенный с кабиной из клепанного алюминия, рамы из сверхпрочных сталей, даже ступицы и колесные диски изготавливают из легких сплавов, поэтому собственная масса таких тягачей составляет 6,5 тонн. А европейские, если помните, 9,5 тонн. Полуприцепы фургоны для перевозки грузов выполнены по безрамному принципу, то есть, изготовлены из штампованных алюминиевых шпангоутов, так же, как изготавливают фюзеляж самолета и весят всего около 3 тонн. Самосвальный прицеп из алюминия, тралы из сверхпрочных сталей грузоподъемностью 60 тонн и массой всего 11-12 тонн. Не трудно посчитать, что собственная масса сцепки трехосный



тягач плюс рефрижератор не более 10 тонн. И если вычесть собственную массу из разрешенной общей в размере 48 тонн, получим полезную массу груза 38 тонн. А у нас, если помните, тягач 9,5 тонн, полуприцеп изотермический 9 тонн, масса такой сцепки 18,5 тонн и с ограничением общей массы 44 тонны, получается полезная масса груза 25,5 тонн. Вот вам и производительность, и экономика. Чтобы достичь таких же показателей, надо перестроить всю автомобилестроительную промышленность страны, а сразу сделать это нереально.

Посмотрим тогда на наших северных соседей, не на Европу в целом, а на Швецию и Финляндию. На расчетливых, умеющих считать деньги и смотрящих в будущее скандинавов. У них уже с 2002 года принят стандарт 2525, так называемых, «шведских» сцепок, то есть, автопоезд ограничивается длиной 25 метров и 25 сантиметров (для сравнения, у нас 20 метров), а общая масса в 60 тонн против наших 44 тонн. А в настоящее время они разрабатывают новый стандарт с увеличением длины автопоезда до 28 метров и общей массой 90 тонн. Они готовятся бороздить безграничные просторы, перевоза грузы по великому шелковому пути, реализуемого китайцами. А нам наши чиновники «предлагают выстроиться в одну колонну газелями» и двигаться плотным группами, занимая дороги от Пекина до Хельсинки, чтобы враг не провалился. Я не беру Австралию, являющуюся лидером по грузоподъемности автопоездов, которые у них так и называются «auto trains». Когда один тягач с двигателем мощностью от 600 до 1200 лошадиных сил тянет за собой 5-7 прицепов, перевозящих грузы общей массой до 190 тонн. И ничего, везут, конечно, при условии, что осевые нагрузки остаются в пределах допустимого. И появляются резонные вопросы: «Почему решения принимаются без учета мнения транспортников? Почему люди, принимающие стратегические решения, не могут сделать эти нехитрые расчеты с учетом зарубежного опыта?»

### Во что это выльется? В рост цен на товары...

Теперь о платном проезде по федеральным трассам. Впрочем, дополнительно готовится закон позволяющий брать плату за проезд по региональным и муниципальным автодорогам. Я понимаю, что необходимы деньги в бюджете для ремонта и обслуживания автодорог и строительства новых

автострад. Но давайте реально посмотрим, к чему приведет взимание дополнительных 3,70 рублей за 1 километр пути, пройденного по федеральным трассам. Давайте считать: сейчас, в среднем, клиент платит перевозчику 35 рублей за 1 километр пройденного пути. Таким образом, 3,70 рублей за километр - это более 10% стоимости транспортных услуг. А если у перевозчика нет обратной загрузки, то эту цифру нужно умножить на 2, то есть больше 20%. Таким образом, транспортная составляющая в цене товаров увеличится на 10-20%. Чиновники успокаивают руководство страны данными, что удорожание будет не более 2-3%. Но это не так.

Все дополнительные затраты перевозчика придется оплатить заказчику, так как автопредприятия и так работают на грани рентабельности из-за высокой стоимости дизельного топлива (и это в нефтедобывающей стране №2!), огромных издержек на эксплуатацию (так как эксплуатируются преимущественно импортные тягачи, запасные части для которых покупают за валюту), а также, значительного налогового бремени, которое также возрастает. Получается, транспортные предприятия, помимо основных налогов в виде НДС и налога на прибыль, оплачивают транспортный налог, акцизы, заложенные в стоимости дизельного топлива, ущерб автодорогам при превышении осевых нагрузок, существующие платные дороги, а теперь еще и 3,70 рубля за километр проезда по федеральным дорогам. Все это выльется в значительное увеличение конечной стоимости товара для потребителей.

Государство собирается потратить на установку систем взимания платы только на первоначальном этапе 17 миллиардов рублей! Но кто-нибудь считал, во сколько обойдется ее дальнейшая эксплуатация? Да, денег не хватает, но нормальный человек, когда их не хватает, сначала пытается начать экономить и снижать затраты. Интересно, не пробовали ли выяснить, почему у нас ремонт дорог стоит больше, чем строительство новых, да и новые стоят, как будто в них закапывают не обычный песок, а золотой. Контролировать, считать и экономить всегда сложнее, проще, если у тебя все рычаги в руках, заставить платить все больше и больше, пытаюсь содрать семь шкур с одной овцы. ■

**Константин ВОРОНЦОВ,**  
директор компании «Пик-Транспорт»

