

Автомобильные перевозки негабаритных и тяжелых грузов

Н. Н. ТИМОФЕЕВА, председатель правления Союза автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов



Объем автомобильных перевозок негабаритных и тяжелых грузов в Европе составлял в докризисный 2008 год 3,2% от общего объема автомобильных перевозок. В странах Евросоюза насчитывается не менее 800 фирм, осуществляющих перевозки тяжелых и негабаритных грузов. Чтобы убедиться в этом, достаточно посмотреть, например, сайты www.schwerlastinfo.de или www.heavy-transport-world.de.

Выпуском специального подвижного состава в Евросоюзе занимается более 120 фирм. Все известные автомобильные фирмы – MAN, Mercedes, Skania и т. д. производят тягачи тяжелых классов для вождения автопоездов повышенной массы. Иными словами, перевозка негабаритных и тяжелых грузов и выпуск соответствующей техники составляют существенную часть экономики Евросоюза.

Следует отметить четкую организацию таких процессов, как согласование перевозок, получение разрешений, сопровождение и др. Необходимые процедуры занимают минимальное время и не обставлены бюрократической волокитой. Для удобства участников транспортного процесса внедрены электронные средства оформления транспортных разрешений. Так, в Германии существует интернет-портал www.vemags.de, который осуществляет обработку заявок и выдачу разрешений в круглосуточном режиме. Наряду с высоким качеством европейский дорожный все сказанное обеспечивает высокую производительность транспортного процесса, а значит, и высокую рентабельность соответствующей отрасли.

Какова же ситуация у нас, в России? При наших географических пространствах роль транспорта для перевозок негабаритных и тяжелых грузов невозможно переоценить. Если учесть, что железнодорожный транспорт не всегда в состоянии перевозить крупногабаритные грузы (мешают проходные размеры мостов и тоннелей), а объекты получения грузов часто не оборудованы подъездными железнодорожными путями, то становится очевидным, что без автотранспорта для перевозки негабаритных и тяжелых грузов не обойтись. Добавим, что в силу специфики применения железнодорожного под-

вижного состава для негабаритных и тяжелых грузов (транспортеров) железнодорожная доставка часто проигрывает автомобильной по времени и стоимости.

Доставка негабаритных и тяжелых грузов речным транспортом так же имеет свои недостатки. Нельзя забывать о сезонности речных перевозок. Кроме того, при перемещении груза до причала и от причала до места доставки, как правило, невозможно обойтись без автомобильного транспорта. То же можно сказать об авиационном транспорте, так как при его использовании всегда нужна автомобильная доставка от грузоотправителя до аэропорта и от аэропорта до грузополучателя.

Достоверной статистики по использованию автомобильного транспорта для тяжелых и негабаритных перевозок в Российской Федерации нет, хотя названная отрасль имеет очень широкое применение. Достаточно вспомнить технику на любой строительной площадке — гусеничные краны, экскаваторы, бульдозеры, сваебойные машины и т. п. Строительство эстакад, мостов не обходится без тяжелых негабаритных балок. Все это доставляется автомобильной техникой для перевозки тяжелых и негабаритных грузов. Список использования можно продолжать и продолжать. Исследования, проведенные автором данной статьи, оценивают объем названных перевозок в России как 2–2,5% от общего объема автоперевозок. Это меньше, чем в Европе, но все же весьма впечатляющие значения.

И, тем не менее, мы весьма существенно уступаем европейским перевозчикам, прежде всего, в производительности и качестве перевозок. Укажем лишь некоторые причины такой ситуации.

- Отсутствие отечественной техники нужного качества и необходимых технических параметров.

Выпускаемые нашей промышленностью тягачи (КамАЗ, Урал и др.) не удовлетворяют требованиям к тягачам тяжелого класса для поездов общей массой 75, 100, 160, 250 тонн, в то время как западные фирмы (MAN, Mercedes, Volvo) выпускают тягачи соответствующих типов, снабженные ретардерами, интардердерами, необходимым запасом мощности и т. д.

- Качество выпускаемой в России прицепной техники пока гораздо ниже качества продукции таких фирм, как Goldhofer, Nooteboom и др.

- Сложная и не соответствующая современным условиям процедура получения разрешений на перевозку негабаритных грузов.

Рассмотрим подробнее сложившуюся ситуацию.

Непонятно, почему максимальная масса автопоезда ограничена величиной 44 тонны. Ясно, что ограничения на величину массы автопоезда определяются грузоподъемностью мостов, эстакад, нагрузкой на полотно дороги и т. д. Но возникает, например, вопрос: почему по мостам, перед которыми установлены знаки нагрузки «17 тонн», сплошным потоком идут автопоезда массой 38 тонн и при этом ГИБДД не останавливает движение? Это означает, что мосты не паспортизованы.

Почему в Европе при допустимой нагрузке на полотно дороги 8 (10) т можно, к примеру, использовать шестисемиосный прицеп и везти груз 50 тонн? При этом масса всего автопоезда будет 80 тонн. В России практически невозможно получить аналогичное разрешение, даже если грузоподъемность мостов и полотна дороги позволяет осуществить такую перевозку.

Каким же образом по дорогам России передвигаются, например, автокраны Liebherr, Grove и др. грузоподъемностью 300–400 т и собственной массой 75–90 т? Или в Москве и во всей России таких кранов нет?

Теперь о проектах перевозок. На всю Россию существует лишь одна московская организация, имеющая право делать проекты тяжелых перевозок. Получается, что в стране нет других квалифицированных специалистов и

организаций, которые в состоянии сделать соответствующий проект. Проблема еще и в том, что проекты перевозок делаются очень долго. Заказчика, особенно зарубежного, не устраивает долгое время ожидания, и, как правило, он отказывается от перевозки. Но даже если проект перевозки сделан, о какой производительности можно говорить при подобной системе существующих разрешительных процедур.

Почему российские перевозчики негабарита проигрывают зарубежным перевозчикам?

Мы говорили об отсутствии в России производства соответствующей техники. Тягач тяжелого класса МАН 41.680 обходится европейскому перевозчику примерно в 250 тыс. евро. Российский перевозчик вынужден будет купить этот тягач с учетом таможенных платежей примерно за 330 тыс. евро. Явный проигрыш!

О состоянии российских дорог известно всем, и после рейса 3–4 тыс. км приходится выполнять сложный ремонт и тягача и трейлера. При пробеге 50 тыс. км затраты на ремонт (без техобслуживания) большинства российских перевозчиков превышают аналогичные затраты немецких перевозчиков примерно на 35%. Да и общий ресурс техники на российских дорогах существенно ниже, чем в Европе.

Определенные ресурсы экономии есть даже в такой сфере, как прохождение технических осмотров техники для тяжелых перевозок. Порой дважды в год приходится гнать пустой негабаритный состав через весь город для проведения техосмотра. Пункты техосмотра работают только днем, и тяжелый поезд дополнительно загружает город в дневные часы. Дополнительные потери связаны с затратами на топливо, рабочую силу и т. д.

Для преодоления создавшейся ситуации грузоперевозчиками негабарита и тяжелых грузов была создана ассоциация «Союз автоперевозчиков крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов». Задачей ассоциации является содействие появлению в России современной системы организации автоперевозок тяжелых, негабаритных и опасных грузов, и по мнению ассоциации для развития названной отрасли необходимо принять следующие меры:

- Уменьшить (а может быть, временно отменить) таможенные сборы на технику для перевозки тяжелых и негабаритных грузов, в том числе на подер-



жанную. Речь идет прежде всего о тягачах тяжелого класса;

- Существенно уменьшить сроки амортизации автомобильной техники, осуществляющей тяжелые и негабаритные перевозки;

- Изменить ограничения по массе автопоездов и выдавать разрешения на массу автопоезда исходя из реальной грузоподъемности мостов, количества осей на поезде. Естественно предполагается, что такие поезда будут облагаться соответствующими платежами в дорожные фонды в силу повышенной массы автопоезда;

- Изменить систему выдачи разрешений на перевозки и процедур сопровождения для унификации с нормами Евросоюза, в том числе создать российский интернет-портал для оформления разрешений;

- С целью борьбы с монополизмом и для ускорения выдачи разрешений на перевозки разрешить другим фирмам, кроме РосДорНИИ, разработку проектов перевозки негабаритных и тяжелых грузов. Может быть, имеет смысл разрешить фирмам, имеющим большой опыт таких перевозок, самим разрабатывать проекты перевозок;

- По образцу Евросоюза разрешить создание специализированных фирм, осуществляющих сопровождение тяжелых и негабаритных грузов — вместо сопровождения органами ГИБДД. Привлечение ГИБДД использовать лишь в исключительных случаях и при особо сложных вариантах маршрутов;

- По образцу Евросоюза разрешить вызов представителей ГИБДД для проведения техосмотра тяжелой техники

непосредственно на автотранспортное предприятие;

- Провести паспортизацию мостов для определения реальной грузоподъемности и сделать единую доступную электронную базу данных;

- Создать несколько коридоров, например, для тяжелых автопоездов в направлении Санкт-Петербург — Юг с целью ускорения не только выдачи разрешений, но и реальной доставки грузов.

- Создать Государственный электронный реестр маршрутов для тяжелых и негабаритных грузов, позволяющий получать необходимые разрешения на движение грузов и осуществлять требуемые платежи в соответствующие инстанции в электронной форме.

Предложенные меры при осуществлении автомобильных перевозок тяжелых и негабаритных грузов позволят:

- Увеличить поступления в бюджеты различных уровней;

- Увеличить общие объемы перевозок и повысить их качество;

- Создать современную технологию перевозок;

- Конкурировать российским перевозчикам негабарита и тяжелых грузов с европейскими перевозчиками;

- Создать новые современные рабочие места;

- Создать дополнительный источник поступлений средств на развитие дорог;

- Уменьшить коррупционную составляющую.

Таковы наши предложения по развитию автотранспортных перевозок тяжелых и негабаритных грузов в России.