

Участники логистической отрасли обратились в Минтранс с предложением снизить стоимость спецразрешений в период весенних ограничений на проезд в регионы, где более половины дорожного покрытия приведены в нормативное состояние, сообщается в письме комитета по транспортной логистике «Деловой России». С марта по май большинство перевозчиков вынуждены объезжать региональные трассы, из-за чего время перевозки увеличивается на 1-5 часов в зависимости от направления. Если трассу объехать нельзя или срок доставки в приоритете, компании вынуждены оформлять спецразрешение. Цена пропуска может достигать до 280 тыс. в месяц, себестоимость перевозки может увеличиться в среднем на 23%, сообщили компании ПЭК, ГЛТ, Dentro, цифровая платформа Monopoly.Online.

Так называемая весенняя просушка вводится в России ежегодно, а нужна она для того, чтобы предотвратить разрушение региональных дорог грузовиками. Ограничения на федеральных трассах Минтранс отменил еще в 2018 году из-за улучшения их нормативного состояния. В период резкого изменения температуры в большую сторону автотрассы особенно восприимчивы к нагрузкам, а значит, дорожное полотно может повредиться из-за проезда большегрузов.

Каждый регион самостоятельно устанавливает период просушки и максимальную нагрузку на ось. Например, в республике Алтай допустимая осевая нагрузка составляет пять тонн для одиночной, четыре тонны для двухосной и три тонны для трехосных тележек, в Архангельской области — три с половиной тонны вне зависимости от количества осей грузовика.

Ограничения не распространяются на перевозку продуктов питания, товаров первой необходимости, лекарств. При перевозке крупногабаритных и проектных грузов разрешения выдаются только на те из них, которые нельзя разделить на части без потери потребительских свойств, согласно приказу Минтранса.

Пропусков пять дней ждут

Оформить электронный пропуск можно на сайте Росдормониторинга или на региональном портале Госуслуг. В заявлении необходимо указать весогабаритные характеристики ТС, включая количество сцепок, информацию о грузе, данные о маршруте и другие параметры.

Заявка оформляется за пять дней до перевозки, соответственно, компания должна уже знать, какой грузовик и по какому маршруту поедет. «Если маршрут изменился, оперативно скорректировать электронный пропуск не получится», — рассказывает заместитель директора ПЭК, руководитель комитета по транспортной логистике «Деловой России» Вадим Филатов.

При возникновении внестатных ситуаций добиться обратной связи от Росдормониторинга и региональных ведомств сложно, приходится ждать несколько рабочих дней, дополняет коллегу по отрасли коммерческий директор Dentro Альбина Дронова.

Стоимость пропуска может достигать до 280 тыс. рублей в месяц и зависит от протяженности и направления маршрута. Это, в свою очередь, увеличивает себестоимость перевозки при проезде по региональным трассам на 23%.

Например, если масса ТС с грузом составляет 34,2 тонны, а максимальная скорость — 59 км/ч, то стоимость проезда по маршруту протяженностью 800 км из Новосибирской области в северную часть Красноярского края за одну поездку составит 16,6 тыс. руб, за 17 поездок — 281 тыс. руб.

Расходы на оформление пропуска перевозчики вынуждены закладывать в конечный тариф для клиента, поделились в компаниях ГЛТ и Dentro.

ТС можно загружать на максимально допустимый для беспрепятственного проезда вес, эффективно используя навыки распределения груза по осям. Поскольку при правильном расположении, груз может вполне пройти по ограничениям в регионе, а при неправильном — показать превышение в несколько тонн, поясняет руководитель инструкторского отдела платформы цифровой логистики Monopoly Online Андрей Дьяволов.

Но тогда в некоторые регионы можно доставлять грузы только малотоннажным транспортом, подчеркивает заместитель директора ПЭК. Например, в Хабаровске, Новосибирске и Благовещенске допустимая нагрузка составляет три тонны на ось — это меньше, чем весит пустой седельный тягач с прицепом средней грузоподъемности.

Если стоимость доставки в приоритете, перевозчики вынуждены объезжать региональные трассы по федеральным. В этом случае пробег может увеличиться на 20-200 км в зависимости от направления. Так, из Ростова-на-Дону в Ставрополь по региональной трассе грузовик проедет 340 км, по федеральной — 410 км. Из города Муром в Владимирской области в Ростов-на-Дону фура пройдет 1 200 км, по федеральной — 1,4 тыс. км, по данным ГЛТ. При объезде региональных трасс срок доставки увеличивается на 1-5 часов в зависимости от направления. Вслед за этим растут расходы перевозчиков на топливо и зарплату водителей.

Нормативная отмена

Перевозчики предлагают рассмотреть вопрос о проработке единой методики расчета платы за использование автомобильных дорог регионального и муниципального значения. Если более половины дорог в регионе приведены в нормативное состояние, бизнес просит снизить плату за проезд в период весенних ограничений.

Как сообщает Минтранс, по итогам 2022 года в России отремонтировано 16,8 тыс. км трасс. На ремонт региональных и местных дорог было направлено 420 млрд. руб. Уже сейчас в России нормативному состоянию соответствует каждая вторая дорога регионального и межмуниципального значения, хотя в соответствии с графиком нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», к таким показателям должны были прийти только в 2024 году.

Необходимо внедрить механизм, который позволит отслеживать состояние региональных дорог, считает президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. Например, в Финляндии на дорогах установлены датчики, которые помогают проанализировать, как смена погодных условий влияет на асфальтовое покрытие. Соответственно, ведомства страны в режиме реального времени узнают, какие маршруты необходимо просушить.

Российские компании предлагают расширить возможности портала ФГКУ Росдормониторинг. Перевозчики просят предоставить им в электронном виде информацию об условиях получения спецразрешений, включая обоснования, согласно которым регионы определяют ограничения по нагрузке на ось и стоимость пропуска.

Срок рассмотрения заявки на получение спецразрешения стоит сократить с пяти до одного дня. Если в пропуске отказано, необходимо, чтобы перевозчик в течение трех часов получил обратную связь и мог оперативно внести изменения в документ.

В перевозках нештатные ситуации — не редкость. Например, меняется маршрут, транспортное средство вынуждено отправляться на ремонт. Именно поэтому важно предусмотреть механизм, который позволит оперативно скорректировать электронный пропуск. Ведомства смогут отслеживать актуальные данные о параметрах перевозки в режиме реального времени, добавил Вадим Филатов.

На портале также необходимо запустить единый механизм отчетности для каждого региона, где сохраняются требования к весенней просушке. Важно, чтобы город или областной центр ежемесячно в письменном виде пояснял, каким образом расходуются средства бизнеса, уплаченные за спецразрешения. Сейчас эта информация в открытом доступе отсутствует.

«Весенние ограничения приводят к увеличению сроков и стоимости доставки. С учетом, что себестоимость перевозки за год уже выросла на 16% из-за дополнительных расходов на запчасти и техобслуживание, необходимо снизить финансовую нагрузку на перевозчиков. Увеличение транспортных расходов не должны сказываться на конечной стоимости продукции для российского потребителя», — резюмирует Филатов.

Википедия страхования