



Дороги - артерии экономики,
по которым, как кровь,
перевозятся фуры.

ГРУЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Валерий ЧУМАКОВ

Основным способом перемещения грузов остаются автомобильные перевозки. Именно в фурах, прицепах и полуприцепах перевозятся три четверти необходимых нам товаров.

КОНЕЦ БЕЗЗАКОНИЮ

Тему функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства обсудили на заседании постоянно действующего семинара при ПС. Говорили и про то, что подчас перевозки становятся прикрытием для противоправных действий. Как наши страны решают эту проблему, «СВ» рассказал председатель Комиссии ПС по транспорту Евгений Москвичев.

Недавние события показали, что сейчас большие грузовые автомобили, фуры и прицепы могут использоваться и как передвижные мины для подрыва мостов, и как взлетные площадки для диверсионных коптеров. Можно ли исправить ситуацию?

К сожалению, с 1993 года и по сегодняшний день на территории Российской Федерации нет закона об автомобильных перевозках грузоподъемностью свыше 3,5 тонны. Такой закон подготовлен и три дня назад направлен в Главное правовое управление Президента РФ. Я уверен, что в ближайшее время он будет принят.

После этого 6,5 миллиона грузовых автомобилей, находящихся на территории Российской Федерации, должны будут получить для работы официальный документ о допуске. И мы будем знать всех наших автомобильных перевозчиков поименно, как знаем сегодня перевозчиков международных. Каждый будет получать документ допуска, а их водители - регулярно проходить переобучение.

Это не приведет к удорожанию перевозок?

К удорожанию не приведет, зато даст минимум в половину снижение числа дорожно-транспортных происшествий. Новые знания никогда никому не вредили. За пять лет меняются правила перевозки, правила дорожного движения, даже правила погрузки меняются. У нас сейчас водители в возрасте 50 - 55 лет после переобучения говорят спасибо за то, что мы им эти новые знания дали.

ПЕРЕВОЗЧИК - ЗВУЧИТ ГОРДО

Такой закон может привести к сокращению числа перевозчиков.

Вопрос в том, какой именно перевозчик нам нужен. Нам не нужно, чтобы какой-то двадцатилетний юнец купил «КАМАЗ»

и кричал, что он теперь перевозчик. Нет, нам надо, чтобы он был грамотным, чтобы за рулем сидел человек, прошедший дополнительную программу по обучению профессиональных водителей, подчеркиваю, с массой груза свыше 3,5 тонны.

Но как это поможет решить проблему с террористической опасностью?

После принятия закона мы будем знать финансовую гарантию каждого перевозчика, будем знать, что он в течение квартала делает, чем занимается. Вся эта информация будет поступать в органы контроля и надзора. Мы не следим за каждым, но будем знать, добропорядочный перевозчик или непонятный, пришедший сюда непонятно как и откуда.

Далее. Если физическое лицо покупает машину грузоподъемностью свыше двенадцати тонн, он должен объяснить, для чего он ее покупает. Два раза в год навоз или дрова перевозит? Или, может, он собирается незаконно работать, заниматься на территории РФ коммерческой деятельностью?

ПРАВО НА ПРАВА

То же касается и водителей?

Мы недавно принимали закон о локализации легкового такси. Так вот, ровно три недели назад я отправил своего помощника в Турцию, изучить, кто работает там таксистами. Исключительно граждане Турции. На каких автомобилях возят? На автомобилях, которые производятся в Турции. Подчеркиваю, именно в Турции, мы ничего нового не придумали. Какой режим труда и отдыха? Работает не больше 8 - 10 часов. Как налоги платят? Каждый день, он в первой половине дня зарабатывает на налоги и перечисляет их на накопительный счет. И только после этого может работать на себя. А у нас хотя бы купить машину, годами ездить, налоги не платить и при этом жаловаться, что дороги плохие.

Но без мигрантов за рулем нам сложно будет обойтись.

Мы в этом году приняли больше четырнадцати законов по миграционной политике. Не хватает водителей? Из СНГ бери, но тогда и обучай: русскому языку, правилам поведения и вождения на территории Российской Федерации. И только после этого сажай за руль.

А если он уже обучен и имеет права международного образца?

Мы на территории России признали только водительское удостоверение Беларуси, водители из других стран для работы у нас должны проходить переэкзаменовку.

Лишнего мы ничего не просим. Мы просим одно: соблюдать законодательства России и Беларуси, Союзного государства. А государственные службы надзора - внимательно контролировать их исполнение.

В ПОДНЕБЕСНУЮ - ЛЕГКО И ПРОСТО

Одной из важных проблем на семинаре была признана ситуация с международным автомобильным пунктом пропуска Забайкальск, связывающим Китай и Россию.

ОПЯТЬ ПРОСТОЙ - КАРМАН ПУСТОЙ

Ежедневно через него проходит четыреста грузовых фургонов. Но этого недостаточно. По словам Евгения Москвичева, для того чтобы грузопоток шел без задержек, пропускная способность Забайкальска должны быть как минимум вдвое выше.

Пока этого нет, машины выстраиваются в огромные многокилометровые и многочасовые очереди. А где очередь - там и коррупция. Дела о взятках на международном автомобильном пункте пропуска (МАПП) за последние годы открывались не раз. В среднем, желающий пройти через Забайкальск вне очереди должен был отдать за это тридцать тысяч рублей.

Мы, думаете, не знаем, что там происходит? - возмутился Москвичев. - Знаем. И книга у нас есть, где записывались все эти поборы.

ПОПАСТЬ В СЛОТ

Для того чтобы справиться с проблемой, в 2023 году на Забайкальске и еще на двух популярных МАПП была запущена бесплатная система «Электронная очередь». О ее работе участникам семинара рассказал начальник управления информационных технологий Росгранстроя Констан-

ТАМОЖНЯ

тин Мороз. Теперь перевозчик через интернет может заранее забронировать для своей машины временной слот, в который его обязательно запустят в зону досмотра. Главное, не опоздать: не приехал вовремя - очередь пропала.

Но и у этой системы немало недостатков, на которые указал белорусский перевозчик - генеральный директор предприятия «Райзинг» Екатерина Босякова. По ее словам, слоты для бронирования открываются в десять часов утра на две недели вперед и разбираются за несколько минут. Разумеется, рассчитать маршрут на несколько дней вперед так, чтобы машина пришла к МАПП минута в минуту, перевозчику весьма сложно. Тем более если фура идет из Беларуси. Кто-то приезжает за несколько часов, кто-то - за сутки, а кто-то и опаздывает. Так что машины подолгу, иногда несколько дней, ждут своей очереди.

Ситуацией уже вовсю пользуются недобросовестные перевозчики и мошенники: они занимают слоты и потом разными способами продают их тем, кто желает проехать пораньше. Более того, в Сети уже есть боты, «натасканные» на захват слотов.

Екатерина предложила поменять систему, как это сделано в Беларуси. Там еще в 2021 году был введен порядок регистрации в электронной очереди по фактическому прибытию. Водитель регистрирует документы, и машина размещается в зоне ожидания либо на прилегающей парковке. О том, что очередь подходит, его информируют по телефону или через СМС.



Те, кто добрался до заветного
шлагбаума, - счастливицы.

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

ПЛАНЫ

Кардинально решить проблему можно только одним путем, увеличив пропускную способность Забайкальска как минимум до восьмисот автомобилей в сутки.

Для этого на МАПП, по словам Москвичева, уже в этом году начнется масштабная реконструкция. По планам Минтранса РФ, завершиться она должна в 2027 году, после чего Забайкальск станет самым крупным погранпереходом в России. На первом этапе его пропускная способность вырастет до 1,6 тысячи грузовиков в сутки, а с запуском на полную мощность Забайкальск сможет принимать до 2,4 тысячи транспортных средств в день.

И тогда российские и белорусские водители будут тратить на погранпереходе не часы и сутки, а примерно десять минут.

Такая солидная экономия времени неизбежно приведет и к экономии финансов. А в бизнесе известно: сэкономил - все равно что заработал.