



Актуально

## БОРЬБА ЗА СОХРАННОСТЬ ДОРОГ

На сегодняшний день одна из главных задач дорожной отрасли – обеспечить сохранность существующей сети автомобильных дорог, большой урон которой, как известно, наносит крупногабаритный и большегрузный транспорт со сверхнормативными нагрузками.

Особенно остро этот вопрос стоит в регионах – при ограниченном финансировании строительства и содержания дорожной сети важно как можно дольше сохранить в надлежащем состоянии то, что уже построено.

Сделать это можно в первую очередь путем совершенствования системы контроля весогабаритных параметров транспортных средств.

На состоявшемся в Нижнем Новгороде под эгидой Ассоциации «РАДОР» семинаре «Организация служб весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального значения» мнения на этот счет обменялись руководители отрасли и регионов, специалисты, непосредственно занимающиеся интеграцией весогабаритного контроля, производители оборудования.

В ходе дискуссии стало очевидным, что есть несколько моментов, требующих основательной проработки: совершенствование законодательства в области организации весогабаритного контроля, необходимость конструктивного сотрудничества с перевозчиками и грузоотправителями, взаимодействие с МВД РФ, поиск оптимальных рычагов финансирования.

Об основных задачах, стоящих перед территориальными органами управления автомобильными дорогами, и принимаемых мерах по обеспечению сохранности автомобильных дорог регионального и муниципального значения и возмещению вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, рассказал генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.

Он сообщил, что сегодня весогабаритный контроль осуществляется в 68 субъектах РФ. На их территории установлены 63 стационарных пункта весогабаритного контроля, из них 38 работают в автоматическом режиме. Также функционируют 169 передвижных пунктов.

Согласно мониторингу РАДОРа, в 31 субъекте РФ работа на постах весогабаритного контроля осуществляется во взаимодействии с органами ГИБДД по согласованным, утвержденным графикам.

Однако в связи с решениями, которые были приняты на межведомственном совещании МВД в июле 2017 года, работа сотрудников ГИБДД на пунктах весогабаритного контроля была пре-

кращена в 20 субъектах Российской Федерации.

Вопрос присутствия сотрудников ГИБДД не раз поднимался на совещаниях в Минтрансе. Вопрос непростой, и консультации Минтранса России и ГУОБДД МВД РФ будут продолжены. Ассоциация «РАДОР», со своей стороны, создавая на своей площадке электронный форум, одной из главных тем для обсуждения на нем обозначила весогабаритный контроль.

Что касается взыскания ущерба, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами, Игорь Старыгин привел такие цифры. В 2014 году были составлены более 125 тысяч актов; в 2016-м – 37 тысяч 800, а за 9 месяцев 2017 года – 20 тысяч. Такое падение показателей связано отнюдь не с тем, что перевозчики стали настолько дисциплинированнее. В основном это последствия неэффективной работы пунктов весогабаритного контроля, которую необходимо совершенствовать всеми возможными путями: сотрудничество с ГИБДД, разъяснительная работа с грузоотправителями и перевозчиками, установка современного оборудования.

Заместитель председателя Комитета по транспорту и строительству Государственной думы РФ, руководитель федерального партийного проекта Единой России «Безопасные дороги» Сергей Бидонько в своем выступлении сообщил, что согласно статистике сегодня каждый третий грузовик в России нарушает нормативы по массе, перегруз составляет порядка 30%. И это при том что в нашей стране допустимые параметры для грузовиков и так были максимально увеличены – до 44 тонн. Для сравнения: этот показатель на 10% превышает нормативы Европы и на 13% – США.

За 2017 год были выявлены более 20 тысяч транспортных средств с превышением весовых и габаритных параметров. Были вынесены почти 25 тысяч постановлений о привлечении к административной ответственности. Причем львиная доля – в отношении водителей, на порядок меньше – в отношении должностных лиц, и только 376 – в отношении индивидуальных предпринимателей. Стоит отметить,



что в отношении грузоотправителей вынесено 481 постановление.

Спикер также озвучил проблемы, с которыми перевозчики и грузоотправители обращаются к представителям власти в части работы систем весогабаритного контроля.

По мнению грузоотправителей, необходимо уточнить некоторые нормы и правила. Как известно, предельно допустимая масса транспортного средства в загруженном состоянии определяется правилами перевозок грузов автомобильным транспортом. К сожалению, по мнению бизнеса, разрешенная правилами нагрузка порой вынуждает перевозчика нарушать правила либо совершать рейсы с существенной недогрузкой.

Более того, согласно существующим правилам ни одна из моделей самосвалов, представленных сегодня на рынке, не может совершать рейсы со

штатной нагрузкой, соответствующей паспорту завода-производителя.

Выполнение существующих норм при сохранении нынешних расценок на перевозки может привести к существенному подорожанию материалов для конечного потребителя.

Также необходимо отметить, что требования, предъявляемые к весам автоматического действия, отличаются от требований, предъявляемых к автоматическим весам для взвешивания транспортных средств в движении, и регулируются разными документами. Это в свою очередь вызывает разночтения в требованиях к контрольному взвешиванию.

Контрольное взвешивание в регионах должно быть организовано иначе. Очень часто машина проезжает несколько краев и областей, и вдруг у нее выявляется перевес. Водители обращаются с просьбами установить информационное табло на каждом



пункте весового контроля. Это добавит объективности при измерениях. Кроме того, водитель должен иметь право на контрольное измерение. Эти проблемы требуют законодательного решения.

Перевозчики тоже оказываются в сложном положении – они вынуждены везти столько, сколько отмерено. Закон встал на их защиту совсем недавно – в июле 2015 года. Тогда был принят федеральный закон №248, в котором ответственность возлагается и на грузоотправителей. Согласно закону за движение транспорта с превышением допустимых параметров без спецразрешения к административной ответственности могут быть привлечены как водитель, так и должностное и юридическое лицо. Штрафы у них, понятно, разнятся.

В то же время закон устанавливает ответственность грузоотправителя за указание недостоверных данных о массе или габаритах груза в документах на перевозимый груз. Либо за не указанную в транспортной накладной при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов информацию о норме, дате и сроке действия специального разрешения. Но именно в этой части, по словам Сергея Бидонько, грузоотправители пытаются найти сегодня лазейки и избежать ответственности.

Не раз отмечалось, что законодательством сегодня игнорируется ряд существенных факторов, а именно: распределить осевые нагрузки при

перевозке наливных грузов, сыпучих, порошкообразных и т.д. невозможно, учитывая законы физики. Распределить осевые нагрузки при перевозке бетона и асфальта невозможно в связи с особенностью данных материалов и конструкции бетоносмесителей. А некоторые виды транспортных средств, например, строительные краны, производятся заводом-изготовителем уже с нарушением осевых нагрузок.

Перевозчики предлагают утвердить тестовый период для внедрения автоматизированного контроля. В рамках тестового периода предлагается приостановить взыскание штрафов за нарушение весогабаритных параметров как на федеральных трассах, так и в регионах.

Кроме того, предлагается пересмотреть размер штрафных санкций и закрепить законодательно возможность оспаривать результаты весогабаритного контроля.

Сегодня обсуждается возможность запуска системы весогабаритного контроля на выезде с производственных баз, а также в точках максимального трафика. Есть вариант ставить весы на каждом выезде с производственной базы, где идет загрузка транспортного средства. Эти весы сразу определяют, есть ли перегруз, и передадут информацию в централизованную базу. В этом случае весы на выезде из производственной базы должны будут поставить их владельцы. Добровольная установка весов

владельцами позволит им иметь определенные преимущества.

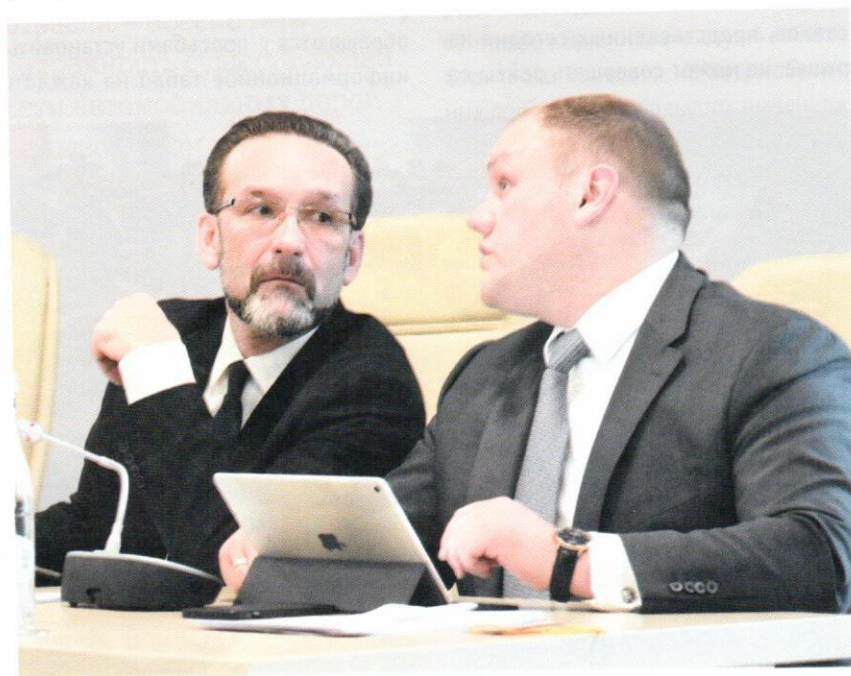
Если транспортное средство на выезде было взвешено, информация была передана, по дороге его взвешивать уже не потребуется. Если весов на выезде нет, а на пункте автоматизированного контроля определится перегруз, то штрафы будут выписаны и водителю, и грузоотправителю.

Конечно, перевозчики борются за свои права отнюдь не только законными способами. Практически все выступавшие на семинаре представители регионов приводили примеры вопиющих нарушений, причем совершенных с беспрецедентной изобретательностью: это и объезд рамок автоматического весогабаритного контроля по встречной полосе, и сокрытие номеров полностью, и так называемый паровозик – когда несколько автомобилей идут настолько вплотную друг к другу, что номера видны только у первого и последнего. Есть и еще один момент: водители находят пути объезда тех регионов, в которых установлены системы АВГК.

Тем не менее при организации работы систем весогабаритного контроля необходимо учитывать интересы не только дорожников, но и перевозчиков – ведь дороги существуют для того, чтобы по ним ездить. Такое мнение высказал директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Игорь Костюченко.

Также он привел в пример Калининградскую область, где уже претворяется в жизнь идея установки весов на выезде с предприятия, на котором будет производиться загрузка автотранспорта: в лицензионные требования на разработку карьера был внесен соответствующий пункт. Так что будущий разработчик карьера при проведении изысканий, а потом и при осуществлении коммерческой деятельности обязан взвешивать выезжающий с грузом транспорт.

Заместитель начальника Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Александр Яхнюк, который в своем выступлении рассказал о текущем состоянии автоматизированного весогабаритного



контроля на сети федеральных дорог, выразил мнение, что нормативная база сегодня полностью позволяет организовывать такой контроль.

Также он считает, что регионы в настоящий момент буквально перехватили инициативу у федералов – активно претворяют в жизнь имеющиеся наработки и привносят свои инициативы. А чтобы исключить проезды тяжеловесов в другие регионы, минуя те, в которых ведется весогабаритный контроль, нужно поступательно работать и исключить такую возможность хотя бы на территории смежных регионов, предлагает спикер.

Среди передовиков в области внедрения автоматизированного весогабаритного контроля – Нижегородская область. Не случайно для проведения семинара Ассоциацией «РАДОР» был выбран этот регион – именно здесь комплексы АСПВК показали высокую эффективность.

Исполняющий обязанности министра транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Вадим Власов рассказал, что правительством Нижегородской области было принято решение об установке шести автоматических стационарных пунктов весогабаритного контроля на территории региона.

Поскольку установка АСПВК финансово затратна для бюджета, правительство выбрало схему государственно-частного партнерства, которая рассчитана на пять лет. В рамках данного соглашения частным партнером взяты обязательства по реализации проекта: проектированию, созданию, техническому обслуживанию комплекса мониторинга интенсивности и состава транспортного потока в части крупногабаритного и тяжеловесного транспорта.

При применении АСПВК в полной мере действует принцип неотвратимости наказания, поскольку штраф выносится уполномоченным органом полиции, определены сроки уплаты, и наказания за неуплату (служба судебных приставов). Суммы штрафов достаточно высоки, чтобы обеспечить постоянную дисциплину среди грузоперевозчиков.

Кроме контроля перевозок, обеспечена возможность отслеживать интенсивность грузопотока, а также его ци-



кличность, что также является ценной информацией при принятии решений о развитии сети автомобильных дорог региона, дает представление о точках роста бизнес-активности.

Начальник УГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области Павел Ржевский сообщил, что осуществление действенного контроля за состоянием автодорог требует придания ему наиболее эффективной формы, практикующейся во многих автомобильно-развитых странах. Такой перспективной мерой, исключающей коррупционные риски и негативное влияние человеческого фактора, является использование передовых технологий, связанных с применением средств автоматической фиксации параметров проезжающих грузовых транспортных средств и дистанционной передачей информации.

Так, в 2017 году сотрудниками Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области в соответствии со статьей 12.21.1 КоАП РФ к административной ответственности были привлечены более 4 тысяч (4101) собственников транспортных средств, наложены штрафы на сумму более 900 миллионов рублей (981 755 000), в том числе привлечены к административной ответственности 1453 юридических лица на сумму более 347 миллионов рублей. Для сравнения: по итогам работы 4 передвижных постов весогабаритного контроля в 2016 году к административной ответственности были привлечены лишь

1907 водителей, нарушивших правила перевозки тяжеловесных грузов.

Вместе с тем Павел Ржевский отметил, что опыт Нижегородской области в условиях оптимизации количества личного состава и направленности контрольно-надзорной деятельности показывает острейшую необходимость проведения мероприятий по автоматизации контроля за соблюдением весогабаритных параметров транспортных средств. Наибольший профилактический эффект может быть достигнут в рамках целенаправленных мероприятий, организуемых по аналогии с проведенной в 2015 году всероссийской акцией «На дороге – без перегруза!».

*Подробный рассказ о развитии системы весогабаритного контроля в регионе, включая репортаж из Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (ЦАФАП) ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области, вы сможете прочесть в следующем номере нашего журнала.*

*Также мы продолжим освещать дискуссию, состоявшуюся в рамках семинара, в частности, вопросы лизинга и концессии как инструментов финансирования объектов транспортной инфраструктуры, расскажем о метрологических характеристиках систем взвешивания ТС в движении, едином федеральном реестре пунктов весогабаритного контроля.*

Инга Дмитриева