

ЦЕЛЬ – СОХРАНИТЬ ПОСТРОЕННОЕ

Состоялся семинар-практикум Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» «Обеспечение сохранности автомобильных дорог и организация весового контроля автотранспортных средств на региональной сети автомобильных дорог».

В семинаре приняли участие заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Сергей Соболев; заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Дмитрий Прончатов; начальник Управления эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Павел Ручьев. Вел семинар генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.



Главными темами мероприятия стали обеспечение сохранности автомобильных дорог, организация весового контроля автотранспортных средств на региональной дорожной сети, а также создание системы взимания платы с транспортных средств массой свыше 12 тонн. В обсуждении приняли участие 122 сотрудника территориальных органов управления автомобильными дорогами из 55 регионов страны. Первый семинар-практикум по этой теме состоялся год назад. Но тема весового контроля обсуждается в ходе всех мероприятий, посвященных сохранности автомобильных дорог, проводимых ассоциацией.

Следует отметить, что за прошедшее время проблема весового контроля на автомобильных дорогах страны еще более обострилась. Как сообщил Павел Ручьев, размер ежегодного ущерба, наносимого автодорогам страны в результате проезда тяжеловесного транспорта, составляет 2,6 трлн рублей, а средний перевес – 45,4%. В этой колоссальной цифре буквально растворяются средства, выделяемые на строительство и эксплуатацию автодорог, – в 2014 году их размер составил 1 трлн рублей. Простое арифметическое действие убеждает в том, что сложившаяся ситуация не выдерживает никакой критики.

Залогом эффективного решения этой проблемы стало поручение Президента РФ Владимира Путина по итогам состоявшегося 8 октября 2014 года заседания президиума Госсовета РФ в Новосибирске. Напомним, что дословно оно звучит так: «Обеспечить сохранность автомобильных дорог. В этих целях:

а) утвердить и реализовать план мероприятий («дорожную карту»), направленных на недопущение нарушений при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования, предусмотрев в этом плане, в частности:

– наделение владельцев автомобильных дорог полномочиями по обеспечению фиксации правонарушений (в том числе с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме. – *Прим. ред.*), по пе-

редаче информации о правонарушениях в контрольно-надзорные органы и правом финансирования расходов на обработку и рассылку постановлений указанных органов;

– наделение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта правом остановки на пунктах весового и габаритного контроля тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, а в случаях осуществления ими перевозок с нарушением установленных правил – правом задержания таких транспортных средств и правом принятия мер административного воздействия к нарушителям;

б) рассмотреть вопрос о целесообразности лицензирования деятельности, связанной с осуществлением перевозок грузов по автомобильным дорогам общего пользования тяжеловесными и (или) крупногабаритными транспортными средствами...».

Игорь Старыгин отметил, что решая две основные стратегические задачи, стоящие перед террито-



риальными органами управления автомобильными дорогами, – приведения существующей сети автодорог регионального значения в нормативное состояние и исполнения поручения Президента РФ

по удвоению объемов строительства и реконструкции, – работникам дорожной отрасли предстоит масштабная деятельность по реализации плана мероприятий Минтранса России по исполнению поручений Президента РФ. В связи с этим особенно важны обеспечение эффективного использования финансовых ресурсов и сохранности существующей дорожной сети, недопущение движения по автодорогам транспортных средств со сверхнормативными нагрузками и совершенствование системы весового контроля на региональных автодорогах.

Игорь Старыгин выступил с докладом о текущем состоянии дел в дорожном хозяйстве субъектов РФ. Он рассказал о работе по подготовке доклада к заседанию президиума Государственного совета РФ в октябре 2014 года, которую провела Ассоциация «РАДОР», а также о тех предложениях территориальных органов управления автомобильными дорогами, которые нашли свое отражение в перечне поручений Президента РФ по итогам заседания. Говоря о весовом контроле на региональных дорогах, он отметил, что субъектов РФ, осуществляющих контроль за движением тяжеловесных транспортных средств, в 2014 году прибавилось: на 1 января 2015 года их насчитывается 61 против 44 в 2014 году. Это отрядный факт. Однако организация деятельности пунктов весового контроля на сегодняшний день оставляет желать лучшего. Это обстоятельство характеризуют такие цифры: на автомобильных дорогах регионального значения имеются 44 стационарных пункта, однако только 27 из них работают в круглосуточном режиме, 9 – по несколько часов в сутки, 8 не работают вообще. В планах на 2015 год – организация работы трех новых стационарных пунктов весового контроля.

В том что касается передвижных пунктов весового контроля

(ППВК), которым субъектами РФ отдается предпочтение, то всего их на региональных автодорогах насчитывается 214. Правда, в круглосуточном режиме работают только 39, по несколько часов в сутки – 165, остальные не используются. В ближайших планах – приобретение 19 ППВК.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ ВЕСОВЫХ ПАРАМЕТРОВ

Игорь Старыгин отметил, что ситуация с пунктами весового контроля, работающими в автоматическом режиме, в регионах сдвинулась с мертвой точки. Их пока на всю Россию только 7, но в планах на ближайшее время – сооруже-ние еще 16. В связи с этим на передний план выходит необходимость приобретения сертифицированного оборудования для их создания, причем в современных реалиях, отечественного производства. Как будет показано дальше, в России выпуск такого оборудования уже налажен.

На федеральной дорожной сети внедрение автоматического весового контроля ведется уже несколько лет, при этом посты работают в тестовом режиме с целью отладки организационной и технической составляющих, так как для их полномасштабной работы необходимы поправки в действующее законодательство, над которыми работа ведется, причем в последнее время довольно активно. Как сообщил Павел Ручьев, к системе весового контроля подключены 16 автоматических пунктов весогабаритного контроля на федеральных дорогах в 13 регионах России: Вологодской, Московской, Псковской, Новгородской, Волгоградской, Архангельской, Ленинградской, Тверской, Орловской областях, Республиках Татарстан, Карелия и Бурятия, а также в Краснодарском крае. Кроме того, еще 46 пунктов прошли согласование, 18 находятся на согласо-

вании. Павел Ручьев подчеркнул, что наращивание сети автоматических пунктов весогабаритного контроля – одна из важнейших задач Росавтодора. И в настоящее время рассматривается возможность создания в Федеральном дорожном агентстве (на базе ФКУ «Росдормониторинг») центра автоматиче-



ской фиксации административных правонарушений в области перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения (ЦАФАП ФДА).

Павел Ручьев рассказал, что в ходе эксплуатации автоматических пунктов весового контроля осуществлялась установка оборудования различных производителей. При этом использовались разные варианты установки оборудования, а также детекторы осевых нагрузок, базирующиеся на различных физических принципах. В процессе тестовой эксплуатации выявлены преимущества и недостатки оборудования различных производителей, в том числе и российских, а также особенности проведения монтажных работ. К последним относятся: качество дорожного покрытия; качество установки оборудования; особенности организации связи и электропитания; обеспечение вандалоустойчивости; операции при установке, требующие особого внимания; а также особенности и проблемы эксплуатации (вопросы надежности, долговечности и т.п.). Он отметил, что накопленный опыт и практические знания найдут свое отражение в технических требованиях Росавтодора и в регламенте ►

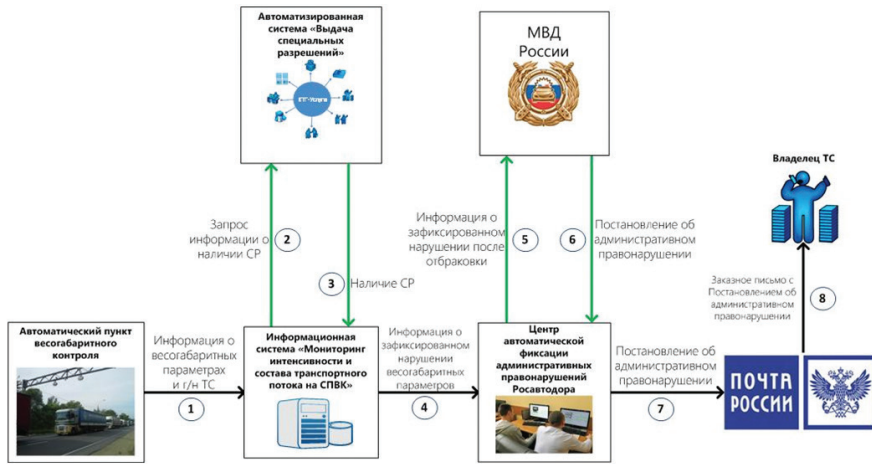


Рис. 1. Схема взаимодействия при автоматической фиксации правонарушений в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов

эксплуатации системы мониторинга Росавтодора.

По словам Павла Ручьева, в настоящее время несколько отечественных производителей оборудования полностью удовлетворяют техническим требованиям Федерального дорожного агентства, а также метрологическим требованиям, предъявляемым проектами приказов Минтранса России и МВД России, с учетом политики импортозамещения. Степень локализации оборудования достигает 70–80%, а в течение ближайших лет степень импортозависимости производственного процесса эти производители планируют снизить до 3–4%. При этом на начало 2015 года несколько российских интеграторов и компаний-производителей оборудования для автоматического весогабаритного контроля с использованием средств фото- и видеofиксации совершенствуют свои решения с целью выполнения технических требований Федерального дорожного агентства с учетом максимального использования отечественных комплектующих, в том числе – детекторов осевых нагрузок. И в настоящее время производители оборудования, применяемого для автоматической фиксации весогабаритных параметров с использованием средств фото- и видеосъемки на

автомобильных дорогах федерального значения, готовятся к переосвидетельствованию своих решений с целью возможности их применения в сфере государственного регулирования. Павел Ручьев отметил, что оборудование совершенствуется, причем точность его при измерениях уже сегодня значительно выше допусков, внесенных в готовящиеся документы по весовому контролю, и еще раз призвал регионы к более активной работе по налаживанию автоматического контроля весовых параметров (рис. 1).

О том, что штрафы за превышение разрешенных весовых параметров могут стать реальным и довольно значительным источником региональных дорожных фондов, свидетельствуют такие факты: даже при той крайне недостаточной работе, которая велась в 2014 году в части весового контроля, составлено актов за возмещение вреда, нанесенного автомобильным дорогам субъектов РФ, на общую сумму, превышающую 1 млрд рублей. Правда, из-за несовершенства действующего законодательства далеко не все эти средства уплачены (по цифрам, приблизительно треть). Хотя, разумеется, основная цель – не административные взыскания, а соблюдение перевозчиками установленных правил перевозки грузов.

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ

Следует отметить, что сегодня вопрос создания системы контроля весогабаритных параметров на сети автомобильных дорог общего пользования сильно сопрягается с проблемой внедрения системы 12-тонников. Организация весового контроля в субъектах РФ приобретает особую актуальность и в связи с тем, что с созданием на федеральных трассах в 2015 году системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого дорожной сети транспортными средствами массой свыше 12 тонн, прогнозируется перераспределение транспортных потоков на региональные и межмуниципальные автодороги. Есть необходимость в распространении создаваемой системы на сеть автодорог регионального значения и ее возможной технологической увязки с федеральной. Все эти положения также прозвучали в поручениях Президента РФ Владимира Путина по итогам заседания президиума Госсовета РФ в Новосибирске. И вот какие шаги уже предприняты.

Заместителем Председателя Правительства РФ Аркадием Дворковичем даны поручения (от 31.12.2014 № АД-П9-9721), в соответствии с которыми Минтранс России совместно с ГК «Ростех» и заинтересованными органами исполнительной власти следует:

- представить согласованные предложения о внесении в нормативные правовые акты Российской Федерации изменений, предусматривающих **введение субъектами Российской Федерации на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования грузовыми транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, с учетом необходимости технологической увязки**

с создаваемой федеральной системой взимания платы;

- обеспечить проведение соответствующего исследования с целью определения целесообразности взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, с грузовых транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 3,5 тонн, включая вопросы социально-экономических последствий принимаемого решения и с учетом существующей системы формирования источников финансирования дорожной деятельности;

- представить согласованные предложения о сроках и порядке создания федеральной системы автоматизированного весогабаритного контроля, увязанной с создаваемой федеральной системой взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования грузовыми транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн;

- представить согласованные предложения о сроках и порядке создания региональных систем автоматизированного весогабаритного контроля.

Об этом также рассказал Игорь Старыгин в своем докладе. Он сообщил, что Минтранс РФ составлен и доведен до субъектов РФ план по реализации поручений Президента РФ. Напомним, что опрос, проведенный Ассоциацией «РАДОР» среди руководителей территориальных органов управления автомобильными дорогами, о системе взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам общего пользования регионального значения транспортными средствами с разрешенной максимальной массой более 12 тонн, показал, что подавляющее большинство – 93% – за со-

здание единой системы для всех автодорог.

ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Сергей Соболев рассказал об изменениях в законодательстве, связанных с обсуждаемым вопросом. Он сообщил, что план мероприятий Минтранса РФ содержит предложения Росавтодора и ряда субъектов РФ, а также МВД России, в том числе и по ряду необходимых поправок в действующее законода-



тельство. Частично туда вошли документы, которые разрабатывались еще до того, как был сформулирован перечень поручений Президента РФ. Этот документ разослан на согласование в федеральные ведомства. Ожидается, что план мероприятий, или, как теперь принято говорить, дорожная карта, после обсуждения и внесения поправок будет утвержден.

Какие же изменения в законодательство предлагаются? В первую очередь они касаются федерального закона об автомобильных дорогах и дорожной деятельности № 257-ФЗ, в котором предлагается дополнить перечень мероприятий в части регионального и муниципального контроля за осуществлением сохранности дорог и выделить отдельно весогабаритный контроль и право владельцев автомобильных дорог фиксировать правонарушения, связанные с контролем весогабаритных параметров. Сюда же относятся и средства контроля, работающие в автоматическом режиме.

Сергей Соболев напомнил, что в ходе заседания президиума Госсовета РФ в отношении полномочий по контролю весогабаритных параметров транспортных средств мнения ряда руководителей субъектов РФ разделились: одни считают, что нужно наделить полномочиями в полном объеме ГИБДД МВД РФ, другие – что нужно наделить такими полномочиями субъекты РФ. Поэтому в поручениях Президента РФ зафиксировано это деление: есть пункт по наделению Ространснадзора всеми полномочиями, и есть другой пункт – о наделении ими субъектов РФ (*точную формулировку см. выше*). Однако от ряда субъектов РФ поступили сообщения о том, что они не готовы на сегодняшний день выполнять эти полномочия в полном объеме на своей территории.

Сергей Соболев сообщил, что Минтранс России подготовлен проект поправок в КоАП РФ в части наделения полномочиями, о которых идет речь, Ространснадзора, включая и санкции за неподчинение законным требованиям сотрудников этой службы об остановке транспортного средства, а также о необходимости сохранности полосы отвода автомобильных дорог. Но, по его словам, за Ространснадзором закрепляется только проведение административных мероприятий, принятие решений о взысканиях возлагается на судебные инстанции.

В перечень документов, в которые планируется внести поправки, внесено также постановление Правительства РФ от 22 сентября 1999 года № 1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах», чтобы включить в него пункты автоматического контроля как СПВК.

Так как назначение для передвижных пунктов весового контроля, указанное в законода-

тельстве, обозначено только как «для международных перевозок», а то, что они могут применяться на российских дорогах, нигде не указано, следует придать им легитимность. Эту норму тоже планируется внести в законодательство.

По словам Сергея Соболева, подписан приказ МВД России, вносящий изменения в приказ МВД России от 8 ноября 2012 года №1014 относительно метрологических требований к весогабаритному оборудованию (*к моменту выхода номера приказ уже подписан: №32 от 20.01.2015, и зарегистрирован в Минюсте России*).

Необходимы изменения в приказ Минтранса России № 125, который регламентирует порядок осуществления весогабаритного контроля. В частности, следует прописать в этом документе требования к постам, которые работают в автоматическом режиме. Предполагается также, что в нем будут утверждены метрологические требования к системам весогабаритного контроля. Проект изменений к приказу направлен в ряд субъектов РФ – в те, которые на сегодняшний день наработали опыт весогабаритного контроля, а также в Госстандарт – чтобы там определили, с какой точностью возможно установить погрешности систем весового контроля. После этого приказ пойдет на согласование в федеральные органы исполнительной власти и далее в соответствии с регламентом.

Кроме того, Сергей Соболев подчеркнул, что необходимы также изменения в правила дорожного движения, связанные с наделением новыми полномочиями Ространснадзора (который на сегодняшний день до сих пор наделен полномочиями только в отношении международных перевозок). Соответственно, необходимо расширить и положение о Ространснадзоре.

Более того, вышло постановление Правительства РФ, кото-

рое определило уполномоченные органы по осуществлению контроля за соблюдением Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». Там определены три органа: контроль за проектированием осуществляет Минстрой России (в лице Главгосэкспертизы и ее органов); контроль за строительством и реконструкцией – Росстройнадзор; контроль за ремонтом и содержанием – Ространснадзор. Соответствующие нормативные документы также будут корректироваться.

К сожалению, пока не удалось наделить полномочиями по весовому контролю органы исполнительной власти. Это самый тяжелый вопрос, так как он связан с кадровыми перестановками, отметил Сергей Соболев. Он остановился также на уже подготовленных в рамках автоматического весового контроля поправках в КоАП РФ. Кодекс после заключения всех заинтересованных ведомств направлен в ГПУ Президента РФ. Сергей Соболев напомнил, что в КоАП РФ полностью изменена статья 2021, в ней предусмотрена дифференцированная ответственность за нарушения правил движения тяжеловесных крупногабаритных транспортных средств в зависимости от величины правонарушения: от 2 до 10%; от 10 до 20%; от 20 до 50%; свыше 50%. В этой статье предусмотрена также солидарная ответственность грузоотправителя и грузоперевозчика (*подробнее см. статью «Гордиев узел проблем», «АД» №3, 2015, стр. 33–35*).

Сергей Соболев добавил, что Минэкономразвития России по каждому рассматриваемому документу выносит прогноз воздействия его на экономику страны и на бизнес, и это может повлиять на содержание документа. Это коснулось, в частности, нормы о введении сезонных ограничений

движения на автомобильных дорогах федерального значения, которые в соответствии с заключением этого ведомства оказывают негативное влияние на развитие бизнеса. «Видимо, нам придется отстаивать необходимость таких ограничений», – отметил он.

О СИСТЕМЕ 12-ТОННИКОВ

Дмитрий Прончатов еще раз подтвердил, что Федеральное дорожное агентство и компания, подписавшая концессионное соглашение на создание и эксплуатацию автоматизированной системы взимания платы в отношении грузового транспорта массой свыше 12-тонн (напомним,



что это ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы», учредителями которого являются ГК «Ростех» и ООО «РТ-Инвест»), готовы к работе с регионами в части бесплатного консультирования о налаживании работы такой системы на их территориях. Он сказал, что Росавтодор готов предоставить все расчеты и методики, разработанные для создания таких систем, подчеркнув, что это не должно повлечь за собой дополнительных расходов региональных дорожных фондов, если будет использоваться механизм государственно-частного партнерства. По словам Дмитрия Прончатова, в высокой степени готовности находится отраслевой документ ОДМ на создание системы 12-тонников, однако не хватает расчетов регионов, которые учитывали бы различные детали. При этом не обязательно в регионах должна быть точно такая же система, как на федеральной

сети, и один и тот же концессионер. Может быть и автономная система, созданная совершенно иным концессионером. Требование одно: эти системы должны быть интегрируемыми.

Размер штрафов также в компетенции региональных властей, однако Дмитрий Прончатов сообщил, что Росавтодор установит максимально возможный уровень. При этом система внесения штрафов проста: если правонарушение происходит на федеральной сети, штраф уплачивается в федеральный дорожный фонд, если на региональной — в региональный. Деньги не потеряются, так как системы будут интегрируемы.

Дмитрий Прончатов отметил, что система 12-тонников начнет функционировать в ноябре 2015 года, причем первое время в тестовом режиме. А дальше уже можно будет подключать регионы. Поэтому те, кто будут готовы к этому, окажутся в выигрыше.

Однако весь путь создания концессии, если регион решит действовать таким образом, придется пройти самостоятельно, как говорится, с нуля до построения финансовой и транспортной моделей системы. По словам Дмитрия Прончатова, это очень важно понимать, потому что переговоры в отношении заключения концессионного соглашения — процесс весьма жесткий и длительный, несмотря на лояльность всех сторон. Вполне естественно, что множество возникающих в ходе этой работы вопросов носит юридический характер, ведь как только речь заходит об интеграции федеральной и региональной систем, в силу вступает федеральное законодательство. Придется решать вопросы межбюджетного взаимодействия, а также вносить поправки в действующие законы. Вот почему подготовку к созданию системы 12-тонников на своей территории регионам следует начинать уже сегодня.



Рис. 2

Созданию системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, был также посвящен доклад генерального директора компании — концессионера по созданию этой системы на федеральных дорогах ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» Александра Советникова. Ее конфигурация, учитывающая



региональные системы, в самом общем виде представлена на рис. 2.

Игорь Старыгин подчеркнул, что большинство регионов не хотят создавать собственные системы, причем часть выражает мнение, что система 12-тонников не только должна быть единой, но и финансирование ее создания должно идти из федерального бюджета. Необходимо рассмотреть эту возможность путем внесения поправок в федеральное законодательство.

В настоящее время ведется проработка вопросов совмещения работы системы 12-тонников и пунктов автоматического весового контроля. Игорь Старыгин сообщил, что от ряда регионов уже получены положительные отзывы.

ЭЛЕКТРОННОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Едва ли не определяющую роль в налаживании системы контроля весовых параметров на сети дорог общего пользования играет отладка электронной системы взаимодействия органов власти, отвечающих за эту работу (рис. 3). По словам заместителя начальника Управления эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Андрея Черткова, в настоящее время разрабатывается регламент по созданию автоматизированных рабочих мест, которые бы исключили ошибки при согласовании маршрутов перевозок. К сожалению, пока этот регламент носит рекомендательный характер. Он подчеркнул, что успех взаимодействия Росавтодора и региональных администраций при реализации совместной работы по налаживанию сопрягаемых систем зависит от регионов. Именно они должны правильно формулировать технические задания на создание таких рабочих мест. Андрей Чертков со-

общил, что для того чтобы у разработчиков было больше ответственности, этот регламент планируется закрепить нормативно.

ПРАВИЛЬНЫЙ РАСЧЕТ – ЭТО ВАЖНО

Формат семинара-практикума предполагает также обучение тонкостям обсуждаемого вопроса. В связи с этим один из разработчиков методики расчета размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, заведующий отделом ФГБУ «РОСДОРОНИИ» Александр Мерзликин, рассказал о применении этой методики, снабдив свое выступление конкретными примерами.

ВПЕРЕДИ РОССИИ ВСЕЙ

В некоторых регионах России уже сегодня работа по весовому



контролю транспортных средств налажена очень серьезно. Среди них – Архангельская область. Директор государственного бюджетного учреждения Архангельской области «Региональная транспортная служба» Дмитрий Иванов известен в отрасли своей активной позицией в части сохранности автомобильных дорог. Он ратует в том числе за введение на автомобильных дорогах области сезонных ограничений. Как рассказал Дмитрий Иванов в своем выступлении в ходе семинара-практикума, в Архангельской области на 8 тысяч километров дорожной сети функционируют 2 СПВК и 5 ППВК (рис. 4). Запланировано построить еще 10 площадок для организации ППВК. Для не желающих подчиняться

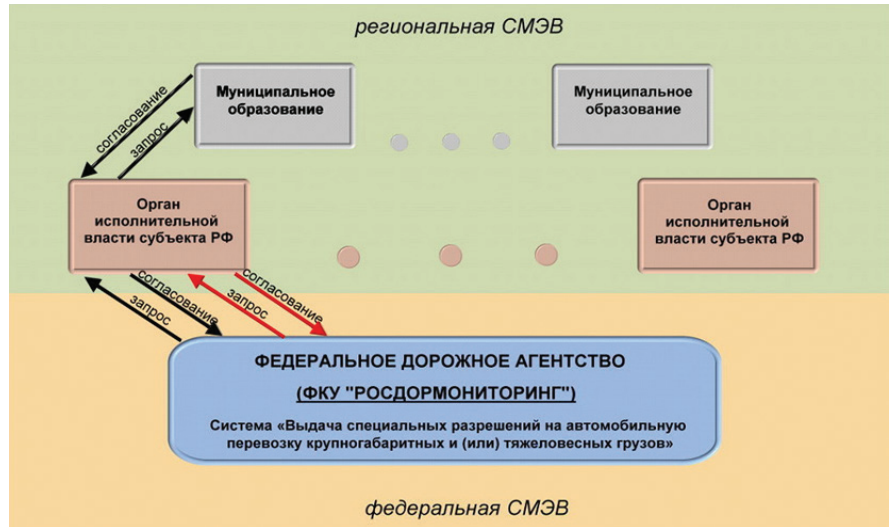


Рис. 3. Система межведомственного электронного взаимодействия при согласовании маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки КТГ* (в соответствии с: Федеральным законом от 27.07.2010 № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», распоряжением Правительства РФ от 29.06.2012 № 1123-р).

контролю грузоперевозчиков приобретен грузовой эвакуатор, который позволяет очищать дорогу от нарушителей весовых параметров помимо их желания. Благодаря этому перевозчики стали намного стоворчливей. А для удобства оплаты штрафов по договоренности со Сбербанком на пунктах весового контроля установлены терминалы, которые

работают только на прием денег. Есть специализированные стоянки, на которых можно разделить делимый груз, перегрузив его на менее грузоподъемные машины. В результате этих мер все больше транспортных средств проходит проверку, при этом наносимый ущерб удалось заметно снизить. Республика Удмуртия – еще один регион России, где сохранно-

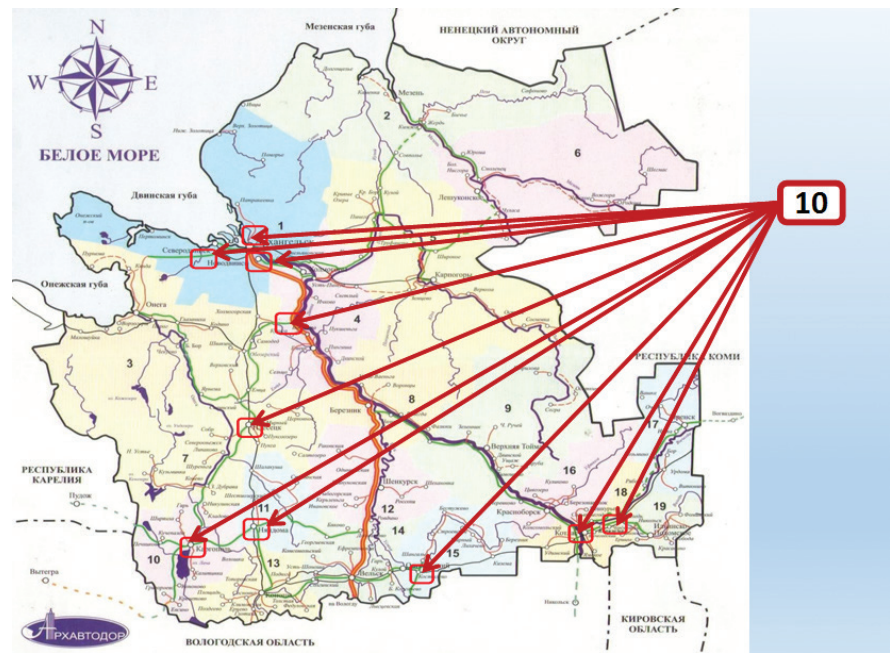


Рис. 4. Площадки для контроля за перевозками КТГ на региональных дорогах области

сти дорог уделяют много внимания. О проблемах, которые возникают в ходе этой работы, рассказал заместитель начальника КУ Удмуртской Республики «Безопасность дорожного движения Удмуртской Республики» Дмитрий Городилов. Важнейшая из них – имеющиеся штрафстоянки, площадь которых не позволяет принимать длинномерные автопоезда, так как построены эти стоянки были в 2010 году, когда таких транспортных средств просто не было. А ведь они-то в основном и наносят сегодня ущерб автомобильным дорогам! Эти штрафстоянки надо расширять, вовлекая в оборот дополнительные земельные площади, что связано с целым рядом трудностей, обусловленных действующим законодательством.

Председатель общественного совета по функционированию и развитию дорожно-транспортного комплекса Новосибирской области Юрий Шевцов рассказал о том, что система передвижных пунктов весового контроля в этом регионе России развивается с 2008 года. В 2010 году в области была разработана программа развития системы весового контроля, и сегодня на дорогах области внедряются датчики WIM. Созданы уже 5 комплексов автоматических систем динамического взвешивания (рис. 5, 6). В области накоплен значительный опыт противодействия вандалам и вредителям, позволяющий выявить наиболее безопасные и удобные в эксплуатации места расположения различных устройств этих систем. По словам Юрия Шевцова, основной принцип успеха – неотвратимость наказания. Что греха таить, может быть, именно его сложнее всего соблюдать в условиях российской действительности.

В Новосибирской области количество WIM-постов собираются довести до 28 (на дорожной сети в 14,5 тысячи километров). При этом, по мнению Владимира Речицкого, научного руководителя Экспертного совета ТПП РФ по технологической оценке инновационных проектов, наиболее эффективна в работе комбинация между автоматическими

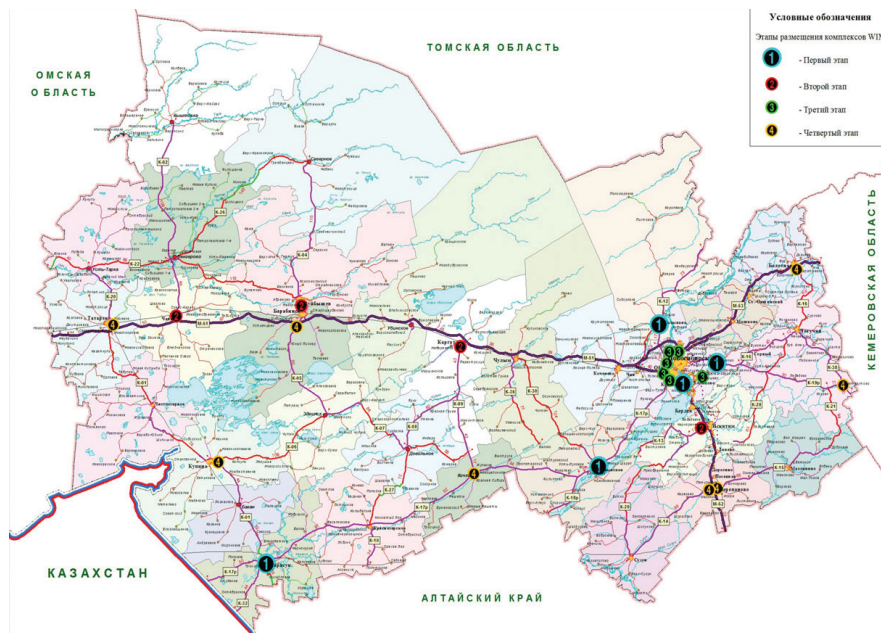


Рис. 5. Схема и объекты размещения автоматизированных постов динамического контроля массы (WIM)

системами динамического взвешивания, а также стационарными и передвижными постами. И конечно, для обеспечения легитимности измерений очень важно следить за тем, чтобы все весовое оборудование соответствовало требованиям регламентов и метрологии.

По статистике, превышают разрешенные весовые параметры в основном перевозчики инертных материалов, а в последнее время – транспортные средства из среднеазиатских республик, перевозящие продукцию сельского хозяйства. Для злостных нарушителей в Новосибирской области применяют блокираторы колес и другие радикальные средства.

По словам директора ФКУ «Росдормониторинг» Константина Угарова, в Новосибирской области желающих превышать разрешенные весовые параметры значительно меньше, чем в других регионах. А там, где фиксируются центры локализации перевозок делимых грузов, ФКУ «Росдормониторинг» совместно с регионом строит автоматические посты динамического взвешивания, позволяющие контр-

олировать основные маршруты движения. Константин Угаров сообщил также, что одна из поправок в действующее законодательство касается отказа грузоперевозчика от процедуры взвешивания: предлагается приравнять ответственность за это к ответственности за отказ от медицинского освидетельствования на предмет наличия алкоголя в крови.

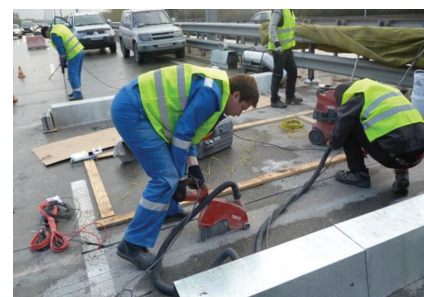


Рис. 6

Все это свидетельствует о крайне серьезной ситуации, которая сложилась на сегодняшний день в части сохранности автомобильных дорог, и о том значении, которое придается сегодня на всех уровнях власти организации эффективного контроля весовых параметров автотранспортных средств. -

Наталья Алхимова