



ОТВЕЧАЯ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ

Конференция «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности – 2018», организованная компанией АТО Events, порталом «Грузовики и дороги» при поддержке Министерства транспорта РФ и Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли, продолжила серию профессиональных мероприятий, направленных на формирование предложений по развитию транспортно-логистического рынка и повышению эффективности грузовых автомобильных перевозок.

Отрасль грузовых автоперевозок России, играющая важнейшую роль в экономике страны, переживает период трансформации. Рост требований заказчиков к качеству услуг по доставке грузов, происходящий на фоне усиления контроля государства за деятельностью автоперевозчиков, потребовал совершенствования механизмов регулирования рынка для создания на нем понятных и равных для всех участников условий. Реализация этой задачи в свою очередь требует эффективного взаимодействия отраслевого сообщества и органов госрегулирования. Основные темы конференции отражали вопросы широкого внедрения автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) как крупнейшего высокотехнологичного проекта нашей страны в области грузовых автоперевозок, методов регулирования рынка автотранспортных услуг и путей цифровизации отрасли.

Одной из ключевых тем конференции стало планируемое создание на автомобильных дорогах России единой автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК), которая должна обеспечить равные условия для

всех грузоперевозчиков и повысить безопасность дорожного движения.

ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКАМ – РАВНЫЕ УСЛОВИЯ

«Система весогабаритного контроля (ВГК) – национальный высокотехнологичный проект, крупнейший и самый сложный в области грузоперевозок за последние годы. Главную роль в нем играет возможность взаимодействия и конструктивного диалога между всеми участниками процесса», – отметил в своем вступительном слове председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.

По его оценке, внедрение эффективно работающей общегосударственной системы весогабаритного контроля является одной из важнейших, системных задач для развития рынка автомобильных грузовых перевозок, создания равных условий для работающих в этом секторе предпринимателей, а также для повышения безопасности на российских дорогах.

Перевозчики принципиально поддерживают введение системы автома-

тического контроля за «перегрузом» – при условии того, что все участники рынка будут поставлены в равные условия, система будет работать технически корректно, а результаты будут прозрачны и доступны в легальном поле.

«Для нас важно, что большинство требований профессионального сообщества по АСВГК учитываются Минтрансом России, прорабатываются и открыто обсуждаются. Абсолютное большинство законопослушных грузоперевозчиков и грузоотправителей поддерживают наведение порядка в области контроля весогабаритных параметров. Главное, чтобы были созданы равные условия с должным контролем, поэтому мы должны совместно с регулятором прорабатывать и участвовать в процессе формирования работы АСВГК. Нарушители разрушают честную конкуренцию и тормозят развитие рынка, и к тому же перегруженные автомобили – явная угроза безопасности всех участников дорожного движения», – подчеркнул председатель МОЭС.

В транспортной экосистеме с эффективно работающей АСВГК компании, занимающиеся транспортировкой грузов, получают существенные экономические преимущества: на рынке становится больше заказов, повышаются тарифы, перевозчики защищены от неправомерных штрафов со стороны инспекции на дорогах и экономят на ремонте своего транспорта, износ которого существенно выше при превышении максимально допустимых нагрузок. Важным аспектом создания эффективно работающей АСВГК является равная ответственность за соблюдение установленных весогабаритных норм – как со стороны грузоперевозчиков, так и со стороны грузоотправителей.

Использование для построения такой системы уже созданной государственной инфраструктуры «Платона» является более чем логичным: для чего строить новые «рамки» на дорогах, центры обработки данных и фиксации правонарушений, если в федеральной собственности уже все это имеется на базе «Платона»? Подобная интеграция государственных систем, очевидно, сэкономит значительные бюджетные средства и позволит ввести АСВГК в эксплуатацию в более сжатые сроки.



Перегруженный тяжеловоз на дороге общего пользования – это многократное увеличение риска возникновения ДТП

После внедрения эффективно работающей АСВГК значительно вырастет срок службы дорог общего пользования, которые сегодня подвергаются разрушительному воздействию перегруженного автотранспорта. К сожалению, пока это явление носит массовый характер. Нетрудно представить, насколько сильно разрушают основание и покрытие трассы «фуры-рекордсмены», везущие в некоторых случаях 80–90 тонн груза и идущие с двойным, а то и с тройным превышением допустимых осевых нагрузок.

Не менее важным аспектом внедрения АСВГК, по утверждению эксперта, является ее системно позитивное влияние на безопасность движения. Ни для кого не секрет, что перегруженный тяжеловоз на дороге общего пользования – это многократное увеличение риска возникновения ДТП. Сегодня показатели аварийности с участием большегрузов убедительно демонстрируют этот малоприятный факт. Нет сомнений в том, что повсеместное внедрение системы весогабаритного контроля заметно улучшит эту ситуацию, сделает российские дороги безопаснее и спасет жизни многих людей.

ТЯЖЕЛОВОЗНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ – ПОД НАДЕЖНЫЙ КОНТРОЛЬ

В Указе Президента России №204 от 07.05.2018 «О национальных целях и стратегических задачах развития Рос-

сийской Федерации на период до 2024 года» говорится о механизмах обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования, снижении количества аварийно опасных участков, уменьшении смертности в результате ДТП, усилении ответственности водителей за нарушение ПДД, начал свое выступление заместитель руководителя Росавтодора Дмитрий Прончатов.

По его мнению, одним из важнейших факторов достижения перечисленных целей является широкое внедрение АСВГК на федеральных и региональных дорогах. Правильность реализации подобной политики подтверждается и статистическими данными. Только за период с 01.01.2018 по 30.06.2018 перевес у одиночных трехосных и четырехосных грузовиков составил 37,08 и 37,26% соответственно. У прицепных седельных трехосных автопоездов этот показатель достиг 17,02%, у четырехосных – 21,38%, у пятиосных – 24,69%, у автопоездов с шестью, семью и более осями перевес составил 31,51%. Средняя же цифра по стране равна 29,48%. Лидерами со знаком минус стали одиночные четырехосные грузовики, доля нарушений которых достигает 36,83% от общего числа перегрузов. Самыми недисциплинированными оказались водители, следующие по автодорогам А-260, А-229 и А-8, соответственно, в Волгоградской, Калининградской и Архангельской областях. «Фиксируются случаи, когда без спецразрешений и без возмещения ущерба, наносимого дорожному покрытию, осуществляется



Лидерами по перегрузу являются одиночные четырехосные грузовики

эксплуатация транспорта массой свыше 135 тонн (136,76 тонны при максимальной нагрузке на ось 18,45 тонны) при максимально допустимом значении 44 тонны», – добавил заместитель руководителя Росавтодора. По его утверждению, с начала текущего года доля автотранспорта, осуществляющего перевозку с превышением допустимых габаритных параметров, без оформленных спецразрешений, составляет почти 18%. Тревожная статистика.

По информации Дмитрия Прончатова, количество пунктов весогабаритного контроля на дорогах Росавтодора на сегодняшний момент составляет 76 единиц. Из них у 48 СПВГК режим работы

осуществляется с участием инспекторов, 17 АСПВГК функционируют как с участием инспекторов, так и обособленно, 11 АПВГК работают обособленно.

АСПВГК и АПВГК расположены на дорогах Бурятии, Карелии, Татарстана, Алтайского и Краснодарского краев, Амурской, Архангельской, Волгоградской, Вологодской, Калининградской, Ленинградской, Московской, Новгородской, Новосибирской, Орловской, Псковской, Тверской и Тульской областей.

«Наша группа, которая занимается проблематикой весогабаритного контроля, пытается по возможности совместить все пожелания и применить их

на практике с целью нарушения прав бизнеса, но в то же время не разрушить саму идею, сделать возможным фиксацию нарушения в автоматическом режиме и не допустить на дорогу нарушителей. В мае текущего года вступил в силу новый порядок весогабаритного контроля, и по сравнению с утратившим силу предыдущим приказом он усовершенствован. В период с августа по сентябрь текущего года все существующие пункты нашей системы прошли инспекцию на предмет соответствия пунктам нового порядка, и в настоящее время проводится анализ результатов обследования с целью их применения и дооснащения пунктов теми элементами, которые необходимы для их корректной работы», – объяснил эксперт.

По его данным, в настоящий момент в Правительстве России на площадке Минтранса рассматривается заявка на создание федеральной системы ВГК за счет внебюджетных источников, которая включает в себя около 400 пунктов, фиксирующих нарушения автоматически, будет создан Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) федерального значения, который способен регистрировать правонарушения в автоматическом режиме. Например, если взять ту же систему «Платон», государство не расходовало средств на ее создание, все риски удалось переложить на





частного партнера, это очень правильный механизм. Для этого планируют заключить концессионное соглашение. Рассматривается вопрос и о масштабировании пунктов за бюджетный счет.

В процессе распространения АСВГК наблюдаются случаи уклонения недобросовестных водителей большегрузных автотранспортных средств от прохождения автоматизированного контроля за счет искажения номерных знаков, объезда автодорог оснащенных пунктами проверки и с помощью применения других приемов. Из общего числа доля подобных перевозчиков достигает 15%.

Судебная практика в отношении нарушений при прохождении весогабаритного контроля показывает, что установленных законом двух месяцев для рассмотрения таких случаев совершенно недостаточно, что позволяет части транспортников уйти от наказания в виде наложения штрафов. Сейчас, по утверждению Дмитрия Прончатова, рассматривается вопрос о внесении изменений в соответствующие документы, чтобы продлить сроки расследования.

В заключении спикер заверил, что все пункты АСВГК как средства измерения проходят строгую квалифицированную поверку на предмет их

соответствия эталонным образцам и работоспособности.

ВЕСОГАБАРИТНЫЙ КОНТРОЛЬ – ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Недобросовестные перевозчики не должны получать преференции, заявил на конференции заместитель руководителя Ространснадзора Асланбек Ахохов. Он целиком и полностью поддержал концепцию расширения сети автоматических пунктов весогабаритного объема, отметив, что это позволяет снизить влияние человеческого фактора и затраты на содержание стационарных пунктов.

По мнению чиновника, сегодня существует группа проблемных вопросов, возникающих при переходе на осуществление весогабаритного контроля посредством использования пунктов АСВГК, оснащенных системами фото-видеофиксации нарушений:

1. Отсутствие возможности исключения в особых случаях тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств из числа участников движения.

2. Отсутствие возможности привлечения к административной ответственности: водителя, управлявшего транспортным средством; должностных лиц перевозчика; грузоотправителей и лиц,

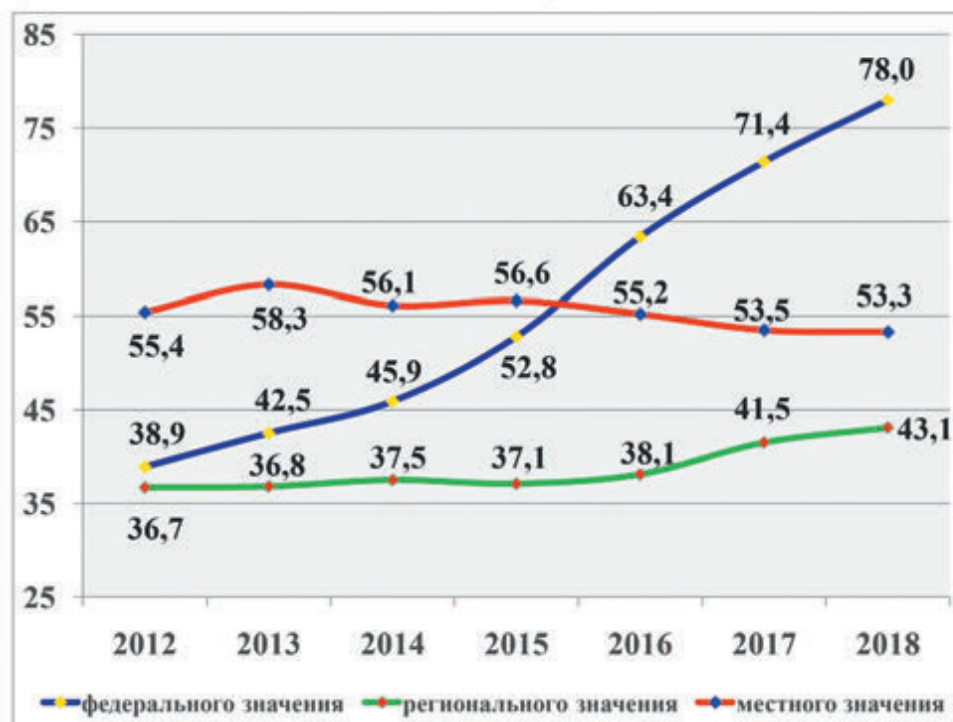
осуществивших погрузку транспортного средства; юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, владеющих транспортным средством на ином законном основании.

По мнению докладчика, практика осуществления весогабаритного контроля показала, что низкий размер штрафа за неостановку для проверки, а это от 500 до 800 рублей, провоцирует водителей на уклонение от этой процедуры.

Чтобы избежать ответственности, перевозчики используют различные методы, в том числе оформляют документы на других частных лиц. В отношении нарушителей вынесены 19 411 постановлений. Надо сказать, что количество проверенных транспортных средств составило 72 124 единицы. При этом 14 405 из них превысили весогабаритные параметры. Общая сумма наложенных штрафов составила 562,4 млн рублей.

«С одной стороны – защита дорог, а с другой – экономика перевозки. Не всегда те риски, которые связаны с увеличением эксплуатационных расходов перевозчиков, сопоставимы с тем экономическим эффектом, который они получают от перевозки грузов с кратным превышением норм. К ответственности должны привлекаться исключительно

Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям (по состоянию на начало года), %



Динамика
2012 - 2018 гг.

+ 39,1 %

- 2,1 %

+ 6,4 %

собственники транспортных средств. Данное решение значительно снизит расходы государства на проведение административных расследований, позволит эффективнее проводить надзорные мероприятия, повысит ответственность собственников транспортных средств и безопасность дорожного движения», – заявил Асланбек Ахохов.

По его словам, Ространснадзор разработал ряд предложений по совершенствованию весогабаритного контроля транспортных средств:

1. Разработка перспективной схемы дислокации всех пунктов весогабаритного контроля.
2. Оснащение постов контроля оборудованием фотовидеофиксации, позволяющими идентифицировать собственников транспортных средств, водители которых уклоняются от весогабаритного контроля.
3. Внесение изменений в КоАП в части: повышения суммы штрафа за неостановку водителей транспортных средств по требованию должностного лица, осуществляющего весогабаритный контроль; привлечения водителей транспортных средств к ответственности за отказ от проведения процедуры контрольного взвешивания и за отсут-

ствии у них документов, позволяющих установить грузоотправителя; исключения из перечня лиц, привлекаемых к административной ответственности по статье 12.21.1 КоАП РФ, «владельцев транспортных средств», определив исключительную ответственность за собственниками транспортных средств.

«Создание этой системы – серьезная задача. Но она приведет к тому, что мы окончательно снимем тему коррупции в этой сфере», – подчеркнул заместитель руководителя Ространснадзора.

По его мнению, решение о привлечении собственников транспортных средств к ответственности значительно снизит расходы государства на проведение административных расследований, увеличит ответственность владельцев транспортных средств. А самое главное – повысит безопасность дорожного движения.

Асланбек Ахохов рассказал об организации системы весогабаритного контроля. Она построена на том, что в единую информационную систему весогабаритного контроля поступают сведения от автоматических пунктов весогабаритного контроля, системы взимания платы «Платон», о выданных специальных разрешениях на движение

и от контрольных пунктов Ространснадзора. Система имеет двухстороннюю связь с собственниками транспортных средств.

Ространснадзор разрабатывает единую информационную платформу, которая может объединить функции системы весогабаритного контроля (СВГК) и «Платона» с помощью технологии ГЛОНАСС. Единая информационно-аналитическая система будет аккумулировать информацию по автодорожной отрасли, в том числе сведения о нарушителях, в системах СВГК и «Платон». Комплекс объединит все программные продукты, которые сегодня функционируют: контроль международных перевозок, систему контроля за перевозкой опасных грузов и некоторые другие направления. Такой комплексный анализ данных позволит оценить перевозчика, в том числе по количеству нарушений, и определить, в какую группу риска это предприятие входит и стоит ли осуществлять его плановую проверку или нет.

ЗАЛОГ УСПЕХА – РАЗВИТИЕ

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в России составляет 15079 тыс. км, из которых 53,1 тыс. км

– магистрали федерального значения, 51 тыс. км – трассы регионального или межмуниципального значения и 943,8 тыс. км – дороги местного значения, напомнил в начале своего выступления генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин. В 2018 году он возглавил экспертную группу МОЭС, которая подготовила обзорный доклад о состоянии и развитии контроля за движением тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на автодорогах общего пользования России.

В соответствии с данными специалиста, по состоянию на начало нынешнего года нормативным требованиям в России соответствуют 78% дорог федерального значения, 53% – местного значения и только 43% – регионального значения. Нельзя не отметить, что если за последние семь лет (с 2012 по 2018 год) протяженность федеральных магистралей, отвечающих нормативным требованиям, увеличилась вдвое, то у региональных дорог этот показатель увеличился только в 1,17 раза, тогда как у местных дорог даже снизился в 1,04 раза.

Как отметил Игорь Старыгин, на сегодняшний день 71% федеральных трасс могут воспринимать нагрузку 11,5 тонн на ось. В то же время для региональных и местных дорог такие показатели пока недостижимы. Если говорить о нагрузке 10 тонн на ось, то ее способны выдержать только 35% (164,3 тыс. км) дорог регионального и местного значения. А нагрузку в 11,5 тонны на ось – всего лишь 4% (19,1 тыс. км). По оставшимся 288,4 тыс. км (61%) может двигаться автотранспорт с нагрузкой на ось 6 тонн.

Важным показателем являются объемы капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог регионального значения. Если в прошлом году восстановили 12,6 тыс. км дорог, то в нынешнем по плану этот показатель составит только 10,1 тыс. км (-18,6% к 2017 году). При этом расчетный межремонтный срок составляет 46 лет. По словам руководителя РАДОРа, ни в России, ни в других странах мира не существует такой технологии, которая после выполнения ремонта могла бы поддерживать дороги в работоспособном состоянии в течение столь продолжительного срока.

Что касается строительства и реконструкции автомобильных дорог регио-

нального значения, то в текущем году возведут и приведут в порядок 1485 км трасс, что на 4,2% больше, чем в 2017 году.

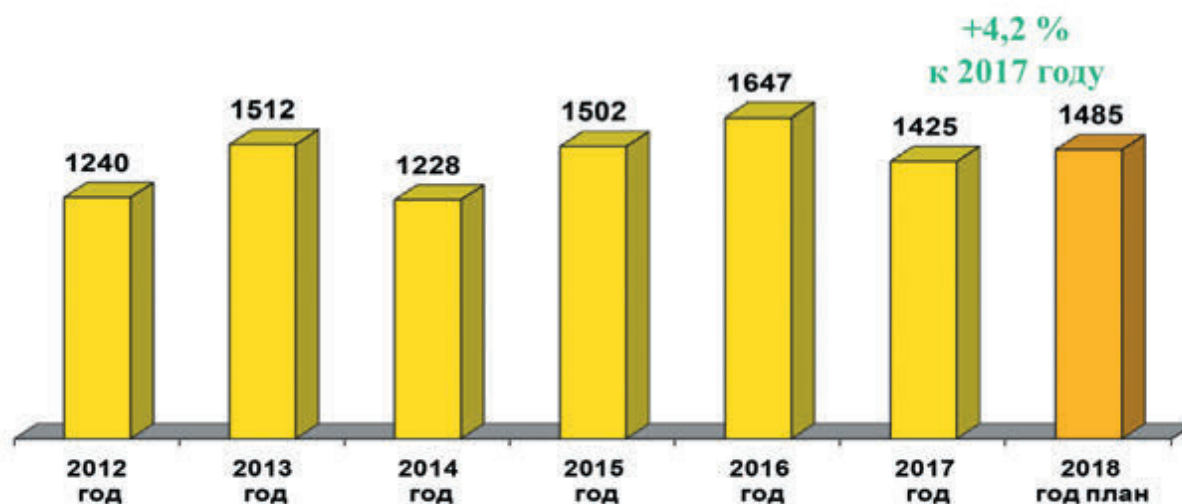
Характерным показателем является соотношение прогнозной обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах в субъектах России в 2018 году на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального значения (без учета Москвы, Санкт-Петербурга, Республики Крым и Севастополя). Общая финансовая потребность для выполнения этих видов работ составляет 1562,9 млрд рублей, а обеспеченность не превышает 286 млрд рублей, т.е. только 18,3% (в 2017 году – 14,4%). Содержание дорог обеспечивается только на 38,7% (в 2017 году – 32,1%), ремонт – на 34,9% (в 2017 году – 29,3%), капитальный ремонт – на 3,5% (в 2017 году – 2%). В 2024 году на содержание, ремонт и капитальный ремонт региональных дорог предполагают выделить только половину нужной суммы – 950,7 млрд рублей при необходимой потребности 1913,4 млрд рублей.

Правительству России в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года № 204 при разработке национального проекта по созданию безопас-

Объемы капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог регионального значения, тыс. км (на 01.07.2018 г.)



Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального значения, км (на 01.07.2018 г.)



ных и качественных автодорог в 2024 году необходимо достичь ряда важных показателей:

1. Увеличить долю автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50% (относительно их протяженности по сравнению с 2017 годом).

2. Уменьшить долю автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, в их общей протяженности на 10% по сравнению с 2017 годом.

3. Снизить число мест концентрации ДТП (аварийно опасных участков) на дорожной сети в 2 раза по сравнению с 2017 годом.

4. Снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году – стремиться к нулевому уровню смертности).

Предстоит решить и другие задачи: довести в крупнейших городских агломерациях долю автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85%; внедрить автоматизированные и

роботизированные технологии организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения (ПДД); усилить ответственность водителей за нарушение ПДД, а также повысить требования к уровню их профессиональной подготовки.

Генеральный директор ассоциации «РАДОР» рассказал, что размер ежегодного ущерба от грузового транспорта, движущегося с превышением допустимых нагрузок, составляет 2,6 трлн рублей, а объем всех дорожных фондов страны не превышает 1,5 трлн рублей. При этом с недобросовестных перевозчиков удалось взыскать в прошлом году в качестве штрафов лишь 0,9 млрд рублей. «Это несопоставимые суммы. Пока ущерб будет превышать объем выполняемых работ по восстановлению дорог, положительной динамики на автомобильных дорогах мы не добьемся», – отметил эксперт.

Он также привел формулу, определяющую соотношение воздействия на дорогу различных автомобилей в зависимости от их массы, которая была выведена еще в 1950-е годы американскими учеными. По их расчетам, негативное воздействие одного грузовика с нагрузкой на ось 10 тонн равноценно

проезду 160 тыс. легковых автомобилей с нагрузкой на ось 0,5 тонн. Поэтому столь важно четко контролировать перегруз автомобильного транспорта.

По заявлению главы РАДОРа, на федеральных трассах сегодня функционируют 73 пункта весогабаритного контроля, из которых 17 работают в полностью стационарном автоматическом режиме и еще 8 являются передвижными «автоматами». Что касается дорог регионального значения, то в 68 субъектах России в настоящее время работают 76 стационарных пунктов ВГК и 258 передвижных весов. При этом 51 пункт (в 16 регионах) работает в автоматическом режиме. В ближайшей перспективе, добавил Игорь Старыгин, планируется создание 169 пунктов ВГК в 35 регионах.

Серьезную проблему, по мнению эксперта, создает уход от ответственности при прохождении автоматического весогабаритного контроля. Недобросовестные автоперевозчики закрывают пленкой или замазывают грязью государственные номерные знаки, движущаяся плотной автоколонной, затрудняя считывание аппаратурой информации, выводят из строя контрольное оборудование, физически воздействуя на него.

Спикер озвучил ряд предложений по повышению эффективности весогабаритного контроля и совершенствованию нормативно-правовой базы.

По его словам, предлагается внести изменения в ПДД и ввести обязательность прохождения грузовыми транспортными средствами весогабаритного контроля; усилить административную ответственность за невыполнение законных требований должностных лиц ФСНТ об остановке ТС на пункте контроля; внести изменения в КоАП РФ в части усиления ответственности за уклонение от весогабаритного контроля (в т.ч. сокрытие государственных регистрационных знаков) – лишение водителя права управления ТС на срок от 1,5 до 2 лет (по аналогии с отказом от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения); оснастить государственные регистрационные знаки грузовиков средствами автоматической радиочастотной идентификации (RFID-метками); увеличить срок рассмотрения дел об административном правонарушении.

Игорь Старыгин привел изменения в нормативно-правовом регулировании движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования, принятые в 2018 году.

Один из документов – приказ Минтранса России от 29.03.2018 № 119 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств» (вступил в силу 21.05.2018).

В нем закреплено, что пункты весогабаритного контроля могут быть: стационарными; передвижными; автоматическими.

Установлены требования: к обустройству пунктов весогабаритного контроля; к измерениям весовых и габаритных параметров транспортных средств; к порядку оформления результатов весогабаритного контроля.

На автоматических пунктах предусмотрено наличие технических средств, позволяющих информировать водителя или собственника (владельца) транспортного средства о превышении допустимых весогабаритных параметров при проезде пункта контроля.

Другим документом является приказ Минтранса России от 12.03.2018 года №90 «Об утверждении Порядка установления постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» (вступает в силу 25.10.2018).

Здесь определен порядок: согласования, установления и отмены или приостановления действия постоянного маршрута тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств; оформления заявки на установление постоянного маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

Игорь Старыгин остановился и на развитии сети автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах на период до 2024 года в соответствии с проектом паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Согласно планам к концу указанного срока на федеральных трассах будут смонтированы 387, а на региональных дорогах – 366 АПВГК, которые разместят в 75 регионах России.

В заключение докладчик привел ряд примеров, когда перевес транспортных средств приводил к серьезным дорожно-транспортным происшествиям, обрушению мостовых переходов, разрушению дорожного полотна и другим последствиям.

«Дороги у нас разрушаются и деградируют. Это наша общая задача – вести борьбу с недобросовестными перевозчиками», – констатировал руководитель РАДОР.

Развитие сети автоматических пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах на период до 2024 года (в соответствии с проектом паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»)

РАДОР

Период реализации	АПВГК на а/д фед. значения	АПВГК на а/д рег. значения	Субъекты РФ
31.12.2019		90	19
31.12.2020	10	138	25
31.12.2021	182	197	35
31.12.2022	282	252	50
31.12.2023	387	303	65
31.12.2024		366	75



С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ

До создания автоматизированной системы весогабаритного контроля более трети всех грузовых автомобилей и автопоездов нарушали Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, отметил заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, Министерства транспорта РФ Григорий Волков. По его утверждению, из них более половины движутся с нарушением весовых параметров по массе транспортного средства и (или) нагрузке на ось, причиняя вред автодороге. Удельный перевес груженого транспортного средства нарушителя превышает 40% от допустимой массы и (или) нагрузки на ось. Причиняемый автодорогам страны вред от указанных нарушений сопоставим с пятикратным размером Федерального дорожного фонда, что порождает несбалансированные расходы федерального бюджета России.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», по словам докладчика, запланированы к реализации четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть»; «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»;

«Безопасность дорожного движения»; «Автомобильные дороги Минобороны России».

Развитие федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» предусматривает создание 387 АПВГК на федеральных автомобильных дорогах, выделение ведомственного проекта создания АСВГК с поэтапным развертыванием системы, размещение 366 АПВГК на автомобильных дорогах регионального, межмуниципального значения в 75 субъектах России.

Целями проекта федеральной АСВГК с учетом требований грузоперевозчиков является снижение в 4,3 раза количества нарушений правил перевозок грузов автотранспортом и уменьшение в 2,7 раза превышения нормативных параметров при движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. Для этого должны быть выполнены следующие задачи: установка на федеральных автомобильных автодорогах автоматических сооружений безостановочного весогабаритного контроля с системой предупреждения водителя о нарушениях; создание Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения; внесение изменений в нормативно-правовые акты

(НПА) в целях передачи полномочий администрирования правонарушений в Ространснадзор и совершенствования весогабаритного контроля. В результате поэтапного развертывания системы на 2020 год назначены тестовый период и начало промышленной эксплуатации первой очереди, а к 2024 году должно быть окончено развертывание системы в полном объеме.

Григорий Волков отметил, что важнейшими условиями эффективного функционирования АСВГК должны стать учет мнений профессиональных сообществ и доверие перевозчиков к работе этой системы. В течение двух лет с момента начала проработки проекта Минтранс России ведет постоянные консультации с сообществом автоперевозчиков в лице профессиональных объединений и учитывает значительную часть их требований.

В числе реализованных мероприятий можно отметить следующие:

- учет погрешности измерений АПВГК учтен в приказе Минтранса России №119 от 29.03.2018 в пользу перевозчика. Базовый документ для технических требований к АСВГК;
- информирование водителя о нарушении учтено в приказе Минтранса России №119 от 29.03.2018 в пользу перевозчика. Базовый документ для технических требований к АСВГК;





Перспектива развития АСВГК – создание интегральной цифровой системы, объединяющей ее данные с базами других федеральных органов

- тестовый период для каждого АПВГК учтен в реестре задач проекта создания АСВГК;

- процедура оспаривания постановлений от АСВГК учтена в реестре задач проекта создания АСВГК;

- равноправие отечественных и зарубежных перевозчиков. Доработка НПА учтена в реестре задач проекта создания АСВГК.

Важную роль в аккумулировании и систематизации замечаний и предложений участников рынка по АСВГК сыграли такие отраслевые сообщества, как Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами («РАДОР»), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Российский автотранспортный союз (РАС), Межотраслевой экспертный совет по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) и Национальный союз экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ).

Чиновник также подтвердил готовность профильного министерства подключиться к проведению проверки действующих в стране комплексов АСВГК совместно с ассоциацией «Грузавтотранс».

НА ОСНОВЕ ЧАСТНОЙ

Следующим шагом в развертывании автоматизированной системы весогабаритного контроля в масштабах всей страны должны стать увеличение ее масштаба и создание интегральной цифровой системы, объединяющей данные АСВГК с базами других федеральных органов. О готовности взять на себя создание подобной АСВГК оператор государственной системы «Платон» – компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС) заявила нынешним летом. Ее генеральный директор Антон Замков рассказал, что возглавляемая им организация готова полностью включиться в работу по данному проекту сразу, как только заявка будет одобрена.

«Взвешивание в движении, Weight-in-Motion, само по себе не ноу-хау. Такие посты существуют по всему миру. Но то, что предлагаем сделать мы, до сих пор еще нигде не делали. Речь идет о создании связанной единым управлением системы, как это сделано в «Платоне», а не об отдельных постах. Сейчас в различных регионах это реализуется по-разному. В нашем случае для перевозчика правила будут равными независимо

от того, находится он во Владивостоке или в Калининграде», – отметил генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы».

Он добавил, что заявка компании соответствует новому приказу Минтранса России об АСВГК и целому ряду требований грузоперевозчиков: в частности, необходимости в оперативном информировании о штрафах и установке тестового периода для вводимых рамок.

«Уже сегодня мы гарантируем предоставление под решение данных задач как минимум 102 рамных конструкций. Еще сотню установим в кратчайшие сроки. Первую очередь строительства АСВГК можем закончить к 2020 году. Мы гарантируем работу новой системы по всей России», – подчеркнул руководитель РТИТС. Что касается финансовой стороны дела, то, по словам Антона Замкова, в «РТ-Инвест Транспортные Системы» готовы практически реализовать данный проект с помощью схемы долгосрочного концессионного соглашения и без привлечения государственного финансирования.

*Валерий Васильев
Фото автора*