

РАЗМЕР И ВЕС ИМЕЮТ ЗНАЧЕНИЕ

АССОЦИАЦИЯ «РАДОР» ПРОВЕЛА СЕМИНАР ПО ВОПРОСАМ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

Восьмого февраля состоялся семинар Ассоциации «РАДОР» «Создание и функционирование систем весогабаритного контроля. Проблемы и решения». Мероприятие прошло при поддержке Минтранса России и Росавтодора в режиме видеоконференцсвязи и привлекло более 340 участников из 63 субъектов РФ.

В семинаре приняли участие член Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Государственной Думы Федерального Собрания РФ, президент Союза транспортников России Виталий Ефимов, заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Антон Козлов, директор ФКУ «Росдормониторинг» Евгений Смирнов, представители территориальных органов управления автомобильными дорогами, региональных отделений Торгово-промышленной палаты РФ, компаний, осуществляющих перевозки, и организаций, производящих пункты весогабаритного контроля и выполняющих метрологическую поддержку их функционирования. Модератором выступил генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.

Приветствуя участников семинара, Виталий Ефимов заметил, что сегодня при пристальном внимании Президента России Владимира Путина в дорожную отрасль направляются огромные ресурсы, и для того, чтобы эффективно их использовать, необходимо не только ремонтировать, но и качественно содержать и сохранять дорожную сеть. Он выразил надежду, что в ходе семинара вопрос обеспечения сохранности автомобильных дорог будет рассмотрен комплексно и системно с учетом позиций представителей всех сфер дорожно-транспортного комплекса.

Игорь Старыгин представил доклад об основных задачах, стоящих перед территориальными органами управления автомобильными дорогами, и принимаемых мерах по обеспечению сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и возмещению вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами. Он напомнил, что один из основных показателей, характеризующих состояние дорожной сети, – доля автомобильных дорог в нормативе. По состоянию на конец 2021 года этот показатель на региональных автодорогах составил 45,8%, на местных – 52,8%. В вопросе сохранности автодорог необходимо учитывать и их прочностные характеристики: на сети регионального и межмуниципального значения 47,5% автодорог рассчитаны и построены под нагрузку до 6 тонн на ось, 48,5% – до 10 тонн на ось и лишь 4% способны выдерживать современные нагрузки 11,5 тонны на ось.

Игорь Старыгин отметил, что с начала реализации национального проекта «Безопасные качественные



дороги» (национальный проект «БКД») объемы финансирования дорожного хозяйства действительно выросли до беспрецедентного уровня. Так, в 2021 году объем дорожных фондов субъектов РФ превысил 1,4 трлн руб. Однако при этом, добавил он, следует обратить внимание на соотношение имеющихся финансовых ресурсов и потребностей на поддержание дорог в нормативном состоянии. Этот показатель по состоянию на 1 октября 2021 года составляет 45% в части содержания, 58,5% – в части ремонта, 6,1% – капитального ремонта, а в целом обеспеченность финансовыми ресурсами покрывает лишь 24,7% нормативной потребности дорожного хозяйства субъектов РФ. При значительных объемах работ расчетный межремонтный срок составляет 28 лет.

Игорь Старыгин напомнил, что национальный проект «БКД» ставит задачи по увеличению процента автодорог в нормативном состоянии: к концу 2024 года на региональной дорожной сети показатель должен достичь отметки 51%. Решить эту задачу и вместе с тем сохранить достигнутый результат возможно лишь обеспечивая нормативную эксплуатацию автомобильных дорог, поэтому задачи по организации системы весогабаритного контроля являются одними из важнейших в рамках реализации национального проекта.

Игорь Старыгин сообщил, что согласно национальному проекту «БКД» к концу 2024 года в 75 субъектах РФ должно быть развернуто не менее 366 автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК) ТС на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения. Понимая важность задачи обеспечения контроля движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, субъекты взяли на себя повышенные обязательства и приняли решение создать

систему весогабаритного контроля в 81 регионе с общим числом АПВГК 597. На сегодняшний день 52 региона уже установили 270 АПВГК, а некоторые полностью выполнили свои обязательства в рамках нацпроекта. При этом, добавил докладчик, следует помнить, что только лишь АПВГК невозможно перекрыть разветвленную региональную сеть, так как всегда остаются варианты объезда по альтернативным маршрутам. В связи с этим необходимо расширять сеть пунктов не только автоматических, но также стационарных и передвижных пунктов ВГК. В настоящее время в регионах действуют 13 стационарных (СПВГК) и 156 передвижных (ППВГК) пунктов весогабаритного контроля.

Игорь Старыгин также остановился на нормативных документах, устанавливающих новые подходы к созданию и функционированию системы ВГК, которые были приняты и вступили в силу в последнее время. Так, 1 января 2021 года начал свое действие Приказ Минтранса России от 31.08.2020 г. №348 «Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств», который устанавливает процедуры проведения ВГК, оформления результатов его проведения и порядок организации пунктов ВГК. С 4 октября 2021 года начали действовать изменения в порядке выдачи спецразрешений: эти документы на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по международным автомобильным дорогам, а также дорогам федерального значения либо по маршрутам движения, проходящим по дорогам регионального значения двух и более субъектов РФ, выдаются Росавтодором только в электронном виде. Полный переход на электронный формат выдачи спецразрешений будет осуществлен к

1 января 2023 года, когда вне зависимости от значения автодороги – федерального, регионального или местного – «единым окном» выдачи станет Росавтодор. Также в прошлом году Постановлением Правительства РФ от 29.06.2021 № 1043 расширены полномочия инспекторов Ространснадзора в части прав требования документов у водителей транспортных средств. К таким документам относятся: водительское удостоверение, регистрационные документы на ТС, документы на перевозимый груз, спецразрешение на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС.

Игорь Старыгин обозначил основные проблемные моменты организации системы весогабаритного контроля на дорожной сети субъектов РФ: это, в частности, приостановка участия в данных процессах сотрудников ГИБДД, ограниченность полномочий сотрудников Ространснадзора, низкая административная ответственность водителей за неподчинение требованиям должностных лиц при осуществлении ВГК, отсутствие ответственности за нарушение Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных ТС в зоне автоматического ВГК, а также недостаточный срок расследования административных правонарушений, предусмотренный КоАП РФ (2 месяца), в случае передачи ТС в аренду.

Резюмируя свое выступление, Игорь Старыгин подчеркнул, что по оценкам 2015 года ущерб, ежегодно наносимый автодорогам тяжеловесными транспортными средствами со сверхнормативными нагрузками, достигает 2,6 трлн руб. Эта сумма в пересчете на сегодняшний день эквивалентна дополнительному объему ремонта 173 тыс. км дорог, при том, что ежегодный объем ремонта автомобильных дорог регионального значения



Фото: Росавтодор

в настоящее время составляет порядка 16–17 тыс. км. Глава Ассоциации «РАДОР» выразил уверенность в том, что эффективная система весогабаритного контроля позволит минимизировать данный ущерб, сократить сроки достижения показателей национального проекта «БКД» и прийти к общей цели – безопасным и качественным дорогам.

Антон Козлов рассказал о нормативно-правовом регулировании и совершенствовании законодательства РФ о движении по автомобильным дорогам тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. В частности, он сообщил, что в Госдуму РФ направлен законопроект о передаче с 1 января 2023 года от МВД России Федеральной службе по надзору в сфере

В первом чтении приняты Госдумой РФ поправки в КоАП РФ, которые касаются административной ответственности водителей тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств за нарушение требований правил движения в зоне весогабаритного контроля, включая самые распространенные из них: сокрытие госномеров, движение автомобилей друг за другом на близком расстоянии («паровозиком»), маневрирование, объезд и т.д. Для выявления подобного рода нарушений МВД вводит в эксплуатацию единое программное обеспечение «Паутина», последовательно осуществляя подключение субъектов к этой системе. К осени 2022-го к «Паутине» будут подключены все субъекты Российской Федерации. Система позволит с помощью комплексов

фотовидеофиксации выявлять транспортные средства по маршруту их движения независимо от того, скрывали они или не скрывали свои госномера на том или ином участке автомобильной дороги.

Кроме того, отметил Антон Козлов, учтены и предложения грузоперевозчиков в отношении функционирования пунктов ВГК. Подготовлены и направлены на согласование изменения в правила осуществления весогабаритного контроля, которые, в частности, вводят механизм самодиагностики пунктов ВГК: в период не реже 100 дней через АПВГК должно будет проезжать эталонное транспортное средство, призванное

проверять корректность работы пункта. Таким образом будут нивелироваться риски неправомерного вынесения постановлений в отношении добросовестных перевозчиков. В случае выявления некорректного измерения параметров транспортных средств оператор АПВГК либо владелец автомобильной дороги должны будут прекратить осуществление весогабаритного контроля до момента устранения причин, по которым вызваны эти некорректные измерения. В некоторых случаях потребуется проведение повторной поверки АПВГК.

Евгений Смирнов выступил с докладом о единой системе выдачи специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам тяжеловесных транспортных средств. Он сообщил, что к 4 октября 2021 года, когда вступил в действие Приказ Минтранса России о выдаче спецразрешений по международным и межрегиональным маршрутам Росавтодором в электронном виде, Федеральным дорожным агентством была оперативно модернизирована информационная система оказания госуслуги «Выдача спецразрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов». Для реализации электронного процесса, в частности, были созданы Единый информационный модуль системы выдачи и внесения собственниками данных о находящихся на их балансе автодорогах, Личный кабинет перевозчика, удаленные рабочие места оператора системы выдачи, владельцев автодорог, сотрудников



транспорта полномочий в части рассмотрения дел об административных правонарушениях Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, выявленных в автоматическом режиме. Это позволит Ространснадзору в полном объеме администрировать соответствующие правонарушения, выявленные на автоматических пунктах весогабаритного контроля, и не только по полной массе, но и по нагрузке на ось, – и таким образом обеспечить полноценную работу АПВГК.

Также подготовлен законопроект о совершенствовании правил движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств. Он структурирует требования законодательства к порядку движения такого транспорта по автомобильным дорогам общего пользования. Данным законопроектом закрепляется принцип выдачи спецразрешений перевозчикам в электронной форме посредством реестровой модели, становится обязательным для владельцев автодорог внесение в единую систему необходимых данных, а также предусматривается принцип автоматического согласования спецразрешений на основании данных, которые ввел владелец. В какой-то мере это разгрузит собственников автомобильных дорог.

В настоящее время более 95% всех региональных автомобильных дорог внесены в единую систему выдачи спецразрешений. Есть определенные сложности с дорогами местного значения: их количество в единой системе пока не превышает 25%.

Госавтоинспекции. Также созданы Федеральный реестр спецразрешений в электронном виде и электронный сервис проверки по QR-коду правомерности выданных разрешений – в том числе непосредственно на дороге.

Модернизация системы, рассказал Евгений Смирнов, позволила сократить срок выдачи спецразрешений с 15 до 9 рабочих дней, а срок их согласования – с 4 до 2 рабочих дней (при том, что еще недавно одно разрешение за четыре дня «съедало» до 200 листов бумаги). На сегодняшний день в системе зарегистрировано более 138 тыс. заявлений (82% завершено, 18% в работе), а количество выдаваемых разрешений достигает 3000 в сутки.

К настоящему времени все автомобильные дороги федерального значения (60,4 тыс. км) внесены в геоинформационный модуль системы. При этом, отметил докладчик, важно активизировать работу по заполнению геоинформационного модуля в части региональных и местных автодорог: по состоянию на 4 октября 2021 года были внесены данные по 97,45% (502,5 тыс. км) и 25,65% (987,9 тыс. км) соответственно.

Представители территориальных органов управления автомобильными дорогами выступили с докладами о проблемных вопросах осуществления весогабаритного контроля транспортных средств на автодорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, а также внесли предложения по их решению. Так, Михаил Голубев, министр дорожного хозяйства Калужской области, поднял такие вопросы, как несоответствие требований действующих норм проектирования АПВГК с техническим возможностям существующих систем и оборудования, отсутствие возможности установки разделительных и барьерных ограждений в зоне действия АПВГК, невозможность передачи материалов с неполными признаками нарушений ПДД с СПО «Паутина», несвоевременное информирование водителя ТС о превышении весогабаритных параметров. Для устранения этих проблем Михаил Голубев предложил соответственно ввести в действие единый подход к проектным решениям при строительстве АПВГК, внести необходимые изменения в нормативные документы в части установки ограждений без негативного воздействия на безопасность дорожного движения, рассмотреть возможность модернизации СПО «Паутина» в части принятия всех материалов с признаками нарушений, включая материалы без оформленного акта ввиду отсутствия ГРЗ и/или неполного количества фотоматериалов, размещать табло отображения переменной информации на расстоянии 250–300 м от зоны фиксации.

Инна Володина, начальник Управления эксплуатации и развития автомобильных дорог министерства транспорта Ростовской области, поделилась схожими проблемами, возникающими при эксплуатации АПВГК, и наметила пути их решения. Например, для предотвращения проезда большегрузов по обочине и во избежание образования колеи на проезжей части, по ее мнению, необходимо установить автоматическую фиксацию нарушений ПДД (выезд на обочину), расширить покрытие в зоне установки датчиков комплекса до барьерного ограждения.

Некоторые недобросовестные перевозчики уходят от ответственности при прохождении АПВГК, часто просто уклоняются от измерений. В связи с этим, отметила Инна Володина, необходимо внести соответствующие изменения в КоАП. В дополнение докладчик подчеркнул, что, коль скоро полномочия по вынесению постановлений переданы Ространснадзору, необходимо переходить на новые программные обеспечения и определить порядок организации информационного взаимодействия.

Елена Гоголева, руководитель юридического отдела ООО ТК «Приволжье-Транс», рассказала, что Нижегородская область одной из первых в стране внедрила пункты автоматического весогабаритного контроля. Всего за период 2017–2022 годов на дорогах региона было получено 28 постановлений об административных правонарушениях по ст. 12.21.1 КоАП РФ на сумму 5 млн руб., при этом 12 из них, на сумму 2,1 млн руб., было отменено по причине некорректной работы АПВГК. В связи с этим спикер внес ряд предложений по решению данного вопроса – например, увеличить размер погрешности, установленный в ст. 12.21.1 КоАП РФ, при привлечении перевозчика к ответственности, с 2% на более высокий; установить ответственность владельцев АПВГК за некорректную работу АПВГК (о чем в приветственном слове говорил депутат Госдумы, президент Союза транспортников России Виталий Ефимов. – *Ред.*). Кроме того, по мнению спикера, необходимо принять нормативно-правовой акт, определяющий последовательность действий водителя ТС в случае получения информации о нарушении весогабаритных показаний при сомнениях в корректности измерений, а также разработать и внедрить методику оперативного контроля за корректностью работы АПВГК.

Тему продолжил директор ФБУ «Нижегородский ЦСМ» Денис Миронов. Он обратил внимание на то, что некорректная работа АПВГК ведет к финансовым и репутационным потерям. Так, сбой системы в сторону увеличения веса ТС влечет штрафы добросовестным пользователям дорог, вредит бизнесу, наносит репутационный урон региональным и федеральным органам власти. Сбой в сторону снижения веса ТС, в свою очередь, приводит к преждевременному разрушению дорог, увеличивает расходы региона и федерального центра на их ремонт и поддержание. Ущерб от перегруженных грузовых ТС в 2019–2020 годах, доложил Денис Миронов, составил более 2,6 млрд руб.

Заметный ущерб наносят и неработающие АПВГК (в тестовом режиме). В среднем за сутки через одну рамку проезжают 28 грузовых ТС с перегрузом, с минимальной суммой штрафов на 4,2 млн руб. При этом одна неработающая рамка в сутки допускает ущерб дорогам в размере 0,8 млн руб.

По мнению Дениса Миронова, проблема может быть решена путем мониторинга достоверности показаний АПВГК, осуществляемого специальным аналитическим программно-аппаратным комплексом, – он позволяет своевременно информировать заказчика о сбоях в работе и выходе из строя рамок. Кроме того, в межповерочный интервал, составляющий 12 месяцев, необходимо проводить метрологический контроль АПВГК

с привлечением квалифицированных метрологов с эталонной базой, а не обслуживающими организациями, которые зачастую пренебрегают своими обязанностями.

Тема проблемных вопросов осуществления полномочий по ВГК ТС на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения также прозвучала в докладах начальника ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области» Василия Глаголева и первого заместителя министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Станислава Харченко.

В ходе семинара также были рассмотрены метрологические характеристики систем взвешивания в движении и влияние дорожных характеристик на их производительность. Прозвучала информация об оборудовании автоматических, стационарных и передвижных пунктов ВГК, а также об оборудовании новых грузовых транспортных средств датчиками измерения осевой нагрузки в соответствии с ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

О метрологических характеристиках систем взвешивания в движении рассказал Денис Белашев (ФБУ «Ростест-Москва»). Руководствуясь Федеральным законом «Об обеспечении единства измерений» от 26.06.2008 №102-ФЗ и Приказом Минтранса РФ от 31.08.2020 №348 «Об утверждении порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств», он озвучил перечень измерений, относящихся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, – в частности, заострив внимание на пределах допустимой относительной погрешности измерений в зависимости от габаритов ТС и скорости его движения.

С новейшим оборудованием стационарных и передвижных постов весового контроля, а также системами весового контроля транспортных средств, работающих в автоматическом режиме, познакомил Виталий Степаненко (корпорация «АСИ»). Особое внимание в докладе было уделено импортозамещающей компонентной базе пунктов ВГК.

Инновационным разработкам был также посвящен доклад Максима Кольцова (ООО «Кистлер РУС»). Он рассказал о системе для определения параметров движения, осевой нагрузки и классификации ТС, основанной на использовании цифровых сигналов с кварцевых датчиков, смонтированных в дорогу. Новая система обладает высокой точностью измерений независимо от качества дорожного полотна, надежна в условиях свободного движения (в частности, при перемещении ТС между полос и даже в случае касания колесом автомобиля двух соседних датчиков), а также способна различать одиночные,

ИНСТРУМЕНТЫ КОНТРОЛЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ БИЗНЕСОМ

Датчики контроля осевых нагрузок

- Контроль нагрузки на ось может применяться как самостоятельное решение — система бортового взвешивания, либо как одна из функций системы ГЛОНАСС-мониторинга транспорта.
- Система бортового взвешивания, включающая в себя датчики нагрузки на ось транспортного средства и дисплей водителя.
- Тип датчиков нагрузки определяется типом подвески автомобиля и прицепа.
- Стоимость датчиков варьируется в зависимости от количества устанавливаемых дисплеев.



сдвоенные и даже спущенные шины ТС, тем самым помогая распознавать опасные грузовики на дороге. Максим Кольцов также рассказал о системе структурного анализа дорожного полотна (SRA), сочетающей в себе оценку дороги и компьютерное моделирование для изучения свойств покрытия и принятия решения о размещении и эксплуатации комплекса весогабаритного контроля.

Тема реализации проектов автоматизированной системы весогабаритного контроля на региональных автомобильных дорогах на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) прозвучала в выступлении Дмитрия Маркова (ПАО «Ростелеком»). Он отметил, что с учетом сочетания преимуществ и недостатков возможных договорных форм для реализации проекта по созданию систем ВГК, а также их применимости и возможностей нивелирования рисков при их заключении можно выделить наиболее подходящие инвестиционные договорные формы, такие как концессионное соглашение, договор аренды с правом выкупа, договор финансовой аренды (лизинга), подрядный договор на построение системы.

Об инструментах контроля, используемых бизнесом, рассказала Ольга Федоткина (Национальный союз экспертов в сфере транспорта и логистики). По ее мнению, таким инструментом может служить установка датчиков контроля осевых нагрузок, монтируемых на самих ТС – либо как автономная система бортового взвешивания, либо в качестве одной из функций системы ГЛОНАСС-мониторинга транспорта. В докладе была также упомянута российская разработка – программа TruckLoader, предназначенная для расчета оптимальной схемы укладки грузов различной формы в транспортные средства разных видов. Программа обеспечивает контроль перегрузок ТС и балансировку нагрузок на оси, учитывая конфигурацию осей ТС, особенности перевозки различных типов и параметров грузов. Кроме того, TruckLoader позволяет собрать в единую базу данных информацию о погрузках: конфигурацию прибывающих на погрузку ТС (масса, габариты, потенциал нагрузки), комплектацию каждого заказа по правилам получателя, оптимальную

схему размещения каждого заказа внутри кузова без перегруза осей, результаты контрольных взвешиваний ТС после погрузки.

Тему бортовых датчиков, размещаемых на грузовых ТС, продолжил Александр Конорев (ФАУ «РОСДОРНИИ»). Он отметил, что бортовые средства взвешивания широко используются в государствах-членах Европейского союза, а также в Австралии. В настоящее время ФГУП «НАМИ» разработан национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 59856-2021 «Автотранспортные средства. Системы мониторинга осевой нагрузки. Технические требования и методы испытаний». Стандарт распространяется на бортовые системы мониторинга осевой нагрузки (СМОН), устанавливаемые на ТС категорий М2, М3, N2, N3, O3, O4 и предназначенные для определения превышения установленной разрешенной и технически допустимой максимальной массы ТС. Дата введения ГОСТа – 1 июня 2022 года.

Кроме того, подготовлен проект первой редакции изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011), согласно которому новые грузовые транспортные средства с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 тонны, имеющие допуск к эксплуатации на территории РФ, произведенные с 1 января 2025 года, должны быть оборудованы датчиками измерения осевой нагрузки в составе систем мониторинга осевой нагрузки (СМОН).

Динамическая СМОН должна определять текущее значение массы ТС (автопоезда), а также массы, приходящейся на каждую ось или группу осей ТС, не позднее чем через 15 минут после начала движения ТС и в дальнейшем через интервалы времени, не превышающие 10 минут. Статическая СМОН должна определять текущие зна-

чения массы ТС, а также массы, приходящейся на каждую ось или группу осей ТС, когда оно неподвижно, и при нахождении включателя зажигания (пускового переключателя) в рабочем положении через интервалы времени, не превышающие 1 минуты. Погрешность определения посредством СМОН показателей массы ТС при нагрузке от 90 до 100% от технически допустимой максимальной массы ТС не должна превышать 10%, а при иной нагрузке ТС – 15%. Текущее значение массы ТС, определенное СМОН, должно отображаться на дисплее комбинации приборов ТС. На нем также могут отображаться текущие значения массы, приходящейся на каждую ось или группу осей транспортного средства (автопоезда).

Докладчик отметил преимущества использования систем мониторинга осевой нагрузки как для грузоперевозчиков (исключение административных правонарушений вследствие осведомленности о полной массе ТС и осевых нагрузках), так и для производителей ТС (контроль гарантийных условий эксплуатации грузовых ТС), участников дорожного движения (повышение безопасности на дорогах, улучшение состояния окружающей среды), владельцев автомобильных дорог (обеспечение их сохранности) и контрольно-надзорных органов (возможность оперативного выявления нарушений в части перегруза).

Подводя итоги семинара, Игорь Старыгин сообщил, что большинство предложений участников мероприятия будут рассмотрены на совместном заседании Общественных советов Росавтодора и Ространснадзора (оно состоялось в тот же день, 8 февраля. – *Ред.*). Кроме того, он пригласил заинтересованных лиц к участию в деятельности рабочей группы по вопросам весогабаритного контроля, постоянно действующей при Ассоциации «РАДОР».

Подготовил Алексей Шлыков



Фото: Андрей Каменев