



ВЕСОГАБАРИТНЫЙ КОНТРОЛЬ

8 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. Вопрос обеспечения сохранности автомобильных дорог был рассмотрен комплексно.

В семинаре приняли участие член Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры ГД ФС 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. 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 тонн на ось. 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 г. 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 Иванович 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. Согласно национальному проекту

«БКД» к концу 2024 года в 75 субъектах РФ должно быть развернуто не менее 366 автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). 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 не только автоматических, но также стационарных и передвижных пунктов ВГК. 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 г. 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 г. начали действовать изменения в порядке выдачи спецразрешений: в части межнациональных маршрутов, а также маршрутов по федеральным автодорогам и дорогам двух и более субъектов РФ разрешения на движение по автодорогам общего пользования крупногабаритных

и (или) тяжеловесных транспортных средств выдается Росавтодором только в электронном виде. Полный переход на электронный формат выдачи спецразрешений будет осуществлен к 1 января 2023 г., 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. 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 в зоне автоматических пунктов ВГК, а также недостаточный срок расследования административных правонарушений в случае передачи транспортного средства 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 настоящий момент эквивалентна дополнительному объему ремонта 173 тыс. км дорог, при том, что за год сегодня ремонтируется порядка 16-17 тыс. км региональных автодорог. Он 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 автомобильным 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

Задачи в рамках реализации ФП «Региональная и местная дорожная сеть» НП «Безопасные качественные дороги»

АВТОМАТА
РАДОП

Обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог через совершенствование системы контроля весогабаритных параметров транспортных средств

РАДОП



в Госдуму РФ направлен законопроект о передаче с 1 января 2023 года от МВД России Федеральной службе по надзору в сфере 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 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 автодорогам 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 имеющихся данных.

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 АПВГК, включая самые распространенные из них: сокрытие госномеров, движение автомобилей друг за другом на близком расстоянии, маневрирование и т.д.

Кроме того, отметил Антон Козлов, учтены и предложения перевозчиков 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.

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



Протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, обеспечивающих пропуск транспортных средств с соответствующей нагрузкой

РАДОР

Допустимая осевая нагрузка, (тонн/ось)	Допустимая общая масса транспортного средства, (тонн)		Протяженность дорог, (тысяч км)
	одиночное	автопоезд	
6			240,1 (47,5 %)
10	38	44	245,2 (48,5 %)
11,5			20,2 (4,0 %)



ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ ПЕРЕВОЗЧИКА

Минтранс России
РОСАВТОДОР



В ЛИЧНОМ КАБИНЕТЕ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗАРЕГИСТРИРОВАНО БОЛЕЕ 10000 ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

- ЗАПЛАНИРОВАНА ОНЛАЙН-ОПЛАТА ГОСПОШЛИНЫ/ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА
- ВЕДЕНИЕ ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ТЯГАЧИ, ПРИЦЕПЫ, ПОЛУПРИЦЕПЫ И Т.Д.)
- АВТОМАТИЧЕСКАЯ ВЕРИФИКАЦИЯ ОПЛАТЫ
- КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОК НЕ ОГРАНИЧЕНО ДЛЯ КРУПНОГАБАРИТНЫХ ТС
- КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОК ДЛЯ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ТС ЗАДАЕТ ЗАЯВИТЕЛЬ
- ВИЗУАЛИЗАЦИЯ МАРШРУТА



ИНСТРУМЕНТЫ КОНТРОЛЯ, ИСПОЛЪЗУЕМЫЕ 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.
 - Системы 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.



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 Госавтоинспекции. Также созданы федеральный реестр спецразрешений в электронном виде и электронный сервис проверки по QR-коду правомерности выданных разрешений. Модернизация системы, рассказал Евгений Смирнов, позволила сократить срок выдачи спецразрешений с 15 до 9 рабочих дней, а срок их согласования с ГИБДД — с 4 до 2 рабочих дней. На сегодняшний день

в системе зарегистрировано более 138 тыс. заявлений, а количество выдаваемых разрешений достигает 3000 в сутки. 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% и 25,65% соответственно.

Представители территориальных органов управления автомобильными дорогами выступили с докладами о проблемных вопросах осуществления полномочий по весогабаритному контролю транспортных средств на автодорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения. Представители рынка грузовых автоперевозок, в свою очередь, заявили об ответственной позиции ведущих игроков рынка и добросовестности соблюдения законодательства РФ в части движения по автомобильным дорогам общего пользования тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств.

В ходе семинара также были рассмотрены метрологические характеристики систем взвешивания в движении и влияние дорожных характеристик на их производительность, вопросы корректности работы АПВГК, проблематика диагностики состояния таких пунктов и предложения по мониторингу их функционирования. 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».

Подводя итоги семинара, Игорь Старыгин сообщил, что большинство предложений участников мероприятия будут рассмотрены на совместном заседании Общественных советов Росавтодора и Ространснадзора. Кроме того, он пригласил заинтересованных лиц к участию в деятельности рабочей группы по вопросам весогабаритного контроля, постоянно действующей при Ассоциации «РАДОР». ■

Материал предоставлен пресс-службой Ассоциации «РАДОР»