

Международные автомобильные перевозки

Новые аспекты регулирования движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств

В. Кузьмина

Транспортировка реактора для нефтеперерабатывающего завода весом 600 т



В Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации 31 мая 2017 г. состоялась тематическая Конференция АСМАП «Международные автомобильные перевозки. Новые аспекты регулирования движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств и профессиональной подготовки водителей». Со вступительным словом к участникам обратился генеральный директор АСМАП Андрей Николаевич Курушин, отметив, что на конференцию вынесены актуальные для автоперевозчиков вопросы, ответить на которые постараются приглашенные на данное мероприятие представители Минтранса России, Ространснадзора и Федерального дорожного агентства.

Весогабаритный контроль

Открывая первую часть конференции «Организационное и нормативно-правовое регулирование движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (ТКТС)», ее модератор – заместитель генерального директора Ассоциации Петр Федорович Павлюк отметил, что у российских международных перевозчи-

ков насчитывается около 30 тыс. транспортных средств, которые в подавляющем большинстве относятся к категории крупнотоннажных. Ими выполняются сотни тысяч рейсов в год. П. Павлюк осветил проблемы и особенности, с которыми сталкиваются международные перевозчики. В частности, он обратил внимание



Генеральный директор АСМАП Курушин А.Н. приветствует участников конференции

на необходимость совершенствования процедуры выдачи специальных разрешений, направленной на ускорение сроков их оформления, разработки и утверждения порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе с применением автоматических систем. Высказывалась целесообразность внесения изменений в КоАП в зависимости от погрешности измерительного оборудования. Было предложено более широко использовать положительный зарубежный опыт в сфере регулирования движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, рассмотреть возможность освобождения от получения спецразрешения при превышении нормативной нагрузки на ось до 10%. Отмечалось, что вышеуказанные вопросы неоднократно рассматривались в Государственной Думе, Правительстве РФ, различных министерствах и ведомствах, но, несмотря на принимаемые решения и соответствующие поручения, многие проблемы до настоящего времени не нашли положительного решения. Сложившуюся ситуацию прокомментировали представители Минтранса России, Росавтодора и Ространснадзора.

О нормативно-правовом обеспечении

О мерах по совершенствованию нормативно-правовой базы, регуливающей движение крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств и организацию весогабаритного контроля в России и Евразийском экономическом союзе, рассказал директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Игорь Владимирович Костюченко.

Он отметил, что законодатель установил требование по переходу на нормативное 100-процентное содержание сети федеральных автомобильных дорог. По данным прошлого года, 71% сети федеральных дорог доведены до нормативного состояния. Есть ряд дорог, которые только недавно приняты в собственность Российской Федерации, среди них есть дороги «Вилюй», «Колыма», «Лена». «Вилюй» – это вообще зимник, но он принят в собственность Российской Федерации для того, чтобы из федерального бюджета поддерживать эту дорогу в нормативном состоянии.

В текущем году Росавтодор, по решению Правительства Российской Федерации, принял в федеральную собственность порядка 800 километров автомобильной до-



В работе конференции приняли участие представители Минтранса России, Ространснадзора и Федерального дорожного агентства

роги «Кострома – Шарья – Киров – Пермь», которая тоже будет доводиться до нормативного состояния. К 2018–2019 годам 85% сети федеральных автомобильных дорог будут соответствовать нормативным требованиям.

Нормативная осевая нагрузка транспортных средств на федеральных автомобильных дорогах составляет 11,5 тонн. Но на автомобильных дорогах субъектов Российской Федерации она порой составляет 6–8 тонн, что является головной болью для международных перевозчиков. Вместе с тем объем бюджетных ассигнований, которые необходимы для доведения региональных автомобильных дорог до нормативного состояния, оставляет желать лучшего. Ряд субъектов Российской Федерации, к сожалению, не в полном объеме направляет необходимые бюджетные ассигнования, которые формируются в объеме средств транспортного налога и акцизов на развитие сети автомобильных дорог и поддержание их в надлежащем состоянии.

Касаясь темы перегруза грузового автомобиля И. Костюченко подчеркнул, что законодатель сознательно принял решение, что транспортное средство, квалифицируемое как тяжеловесное и негабаритное, при движении по автомобильным дорогам Российской Федерации должно получать специальное разрешение в случае, если его общая масса, осевые нагрузки и габаритные параметры на 2% превышают установленные значения. В порядке выдачи специальных разрешений, вступающем в силу 20 июля текущего года, применительно к движению транспортных средств в международном сообщении такая норма присутствует.

Отвечая на критические замечания по срокам оформления спецразрешений, представитель Минтранса проинформировал, что согласно действующему на сегодняшний день законодательству данный срок составляет 14 дней. Все заинтересованные владельцы автомобильных дорог, которые согласовывают маршрут следования тяжеловесного либо негабаритного транспортного средства, должны за этот период его согласовать. Что касается предложения АСМАП – «ускорить согласование в век информационных технологий», то это совершенно верное замечание. Однако, к сожалению, связь даже в Московской области не всегда хорошо работает, не говоря уже о ее качестве при выезде за пределы «большой бетонки».

Вместе с тем законодатель установил норму, которая вступает в силу в 2018 году, – это выдача специальных разрешений на движение тяжеловесных и негабаритных транспортных средств в электронном виде. Кроме того, на сегодняшний день уже действующим порядком не запрещается подавать соответствующие документы через портал госуслуг. И. Костюченко выразил надежду, что Минкомсвязи будет оказывать содействие, с точки зрения информатизации и цифровизации всех сетей, в вопросе подключения субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления к данной системе.

О порядке оформления и выдачи специальных разрешений

Директор Федерального казенного учреждения «Центр мониторинга безопасной эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства» (ФКУ «Росдормониторинг») Константин Сергеевич Угаров сообщил о состоянии и предполагаемых изменениях в порядке оформления и выдачи специальных разрешений на проезд тяжеловесных и негабаритных транспортных средств в международном сообщении, а также разработке нормативных документов, связанных с применением автоматизированных систем контроля за проездом таких транспортных средств.

К. Угаров напомнил, что «Росдормониторинг» как раз та организация, которая выдает специальные разрешения на перевозку крупногабаритных тяжеловесных грузов в международном сообщении.

Он проинформировал, что за 2016 год выдано 26 тысяч разрешений. Из них 10 500 для иностранных перевозчиков и 15 700 для российских перевозчиков. При этом наблюдается тенденция на снижение тяжеловесных перевозок. На сегодняшний день лишь чуть больше 1% – это перевозки тяжеловесных грузов, которые осуществляются российскими перевозчиками в международном сообщении.

Комментируя так называемую «электрификацию», то есть век высоких технологий и использование возможностей удаленного доступа для ускорения при выдаче спецразрешений, К. Угаров сказал, что в Росавтодоре уже действует единая система выдачи специальных разрешений. На сегодняшний день все управления дорог работают в единой электронной базе Росавтодора. Необходимый документооборот, который проходит между всеми управлениями дорог, в том числе процесс согласования, осуществляется в электронной форме. Начисление размера возмещения вреда в случае тяжеловесных перевозок также происходит автоматически в соответствии с маршрутом движения.

Те перевозчики, которые осуществляют доставку груза не только в международном сообщении, но и в между-



Участники конференции



Одновременная перевозка партии груза, состоящей из четырех мест массой до 700 т каждое, с использованием самоходных и несамоходных модульных прицепов, общая численность осей которых превысила 100 единиц

городном, получают консолидированный единый счет по всему маршруту по территории Российской Федерации. Подсчет возмещения вреда по всем федеральным дорогам происходит в автоматическом режиме в соответствии с несущей способностью дороги, в том числе в зависимости от 10-тонной осевой нагрузки либо 11,5-тонной нагрузки.

Эта система сейчас подключается в рамках обеспечения согласования со всеми владельцами дорог регионального и муниципального значения. Но, к сожалению, эта процедура очень тяжело внедряется. На сегодняшний день подключились только 22 субъекта и около 80 муниципальных образований. Работа ведется индивидуально, практически с каждым из субъектов.

К. Угаров напомнил, что у нас федеративное построение государства. Соответственно, каждый владелец дороги, каждый субъект либо муниципалитет устанавливают свои размеры возмещения вреда и выставляют собственный счет. Поэтому «Росдормониторинг» не может, как Федеральное дорожное агентство, выставлять единый счет сразу по всему маршруту движения, в том числе в доходы других субъектов Российской Федерации, в доходы других уровней бюджета.

Что касается электронной выдачи разрешений, то с апреля 2010 года для международных перевозчиков обеспечена возможность подачи заявления в электронной форме. Однако количество разрешений, выдаваемых перевозчикам, которые подают заявления через государственный портал – буквально единицы. За 2016 год по заявлениям, поданным через госпортал, выдано 31 разрешение, что составляет 0,2% от общего количества разрешений.

Лидером по востребованности спецразрешений является Дальний Восток. В основном это перевозчики Хабаровского края и Приморского края, которые осуществ-

ляют доставку товаров народного потребления из Китая на негабаритной несертифицированной автотехнике, которая была ранее завезена как бывшая в употреблении. На момент ввоза этих автомобилей было законодательное упущение в том, что «бэушная» техника не подвергалась сертификации, на основании чего она была завезена в подавляющем большинстве. Данные транспортные средства являются негабаритными, вследствие чего возникает необходимость в получении разрешений.

Далее по востребованности в спецразрешениях идут Москва и Московская область, Санкт-Петербург, Калининградская область и Смоленская область. На сегодняшний день 244 перевозчика осуществляют международные перевозки крупногабаритных либо тяжеловесных грузов. За 2016 год выдано 15 684 разрешения.

К. Угаров подчеркнул, что «Росдормониторинг» относит всех международных автоперевозчиков, особенно членов АСМАП, к достаточно организованным, добропорядочным и законопослушным перевозчикам вследствие того, что европейские страны тоже приучают к порядку и выполнению законодательства. Международные перевозчики соблюдают маршрутизацию, прописанную в разрешении.

Об этом говорит сделанный анализ, когда было выбрано достаточно большое количество разрешений, выданных транспортным средствам за 2017 год, маршрут движения которых должен был проходить через автоматизированные пункты весового контроля, осуществляющие фиксацию в автоматическом режиме. Однако 75% таких транспортных средств не были зафиксированы на данных пунктах. Можно предположить, что либо перевозка отложилась, либо они объехали пункты весового контроля, поскольку заведомо при подаче заявления исказили соответствующие параметры. Данные анализа показали, что 3/4 перевозчиков на этих пунктах не появлялись, 23%

проехали без нарушения параметров, указанных в специальном разрешении, а 2% были зафиксированы без превышения полной массы, но с некоторыми перегрузками на ось. К. Угаров подчеркнул, что отклонение от маршрута – это то же самое, что и поездка без разрешения, а значит накладывается максимальный размер штрафа.

Директор «Росдормониторинг», говоря об изменении в ближайшем будущем, напомнил, что с 20 июля вступает в силу действие нового порядка выдачи специальных разрешений на международные перевозки. Росавтодором будет обеспечена возможность подачи заявлений и выдачи специальных разрешений по месту регистрации заявителя, либо в том регионе, который перевозчик укажет при подаче заявления. Выдаваться специальное разрешение будет на несколько поездок (до 10 поездок) сроком до 3-х месяцев.

Касаясь заданных вопросов, связанных с технологическими и техническими аспектами введения системы автоматизированного весового контроля, К. Угаров сказал, что на сегодняшний день на федеральных дорогах установлено 24 таких комплекса. До 2020 года будет установлено на федеральных дорогах не менее 387 пунктов. Субъекты Российской Федерации решают эту задачу самостоятельно, создавая свои системы.

Все оборудование, которое устанавливается на автомобильных дорогах, сертифицировано в Росстандарте и имеет свидетельство как тип средства измерения, где подтверждены все необходимые метрологические параметры, связанные с измерительным процессом, и которые соответствуют на сегодняшний момент действующему приказу МВД о введении метрологических параметров оборудования фото- и видеофиксации. Все комплексы объединены в единую информационную систему.

Установленная погрешность оборудования, которая на сегодняшний момент равна 5% по полной массе и до 11% по осевым нагрузкам, вычитается из измеренных величин, причем вычитается в пользу перевозчика. Она вычитается из измеренных величин в соответствии с требованиями метрологического законодательства. Данные превышения сравниваются с превышением, которое не штрафуются – с 2%. В случае превышения 2-процентного барьера данные транспортного средства отправляются на проверку наличия специального разрешения. Все происходит в автоматическом формате, система выдачи спецразрешений объединяет все управления дорог Росавтодора, в результате имеется единый электронный реестр выданных специальных разрешений по всей стране на федеральных дорогах. По словам К. Угарова, только после того, как выявлено, что действительно произошло нарушение установленных параметров либо их превышение, данные по транспортному средству отправляются по защищенным каналам связи с криптографической защитой в МВД, которое на сегодняшний момент уполномочено выносить соответствующее постановление об административной ответственности.

О практике осуществления весогабаритного контроля

О практике осуществления весогабаритного контроля на стационарных и автоматизированных постах участников конференции проинформировала заместитель начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ирина Николаевна Блохина.

В настоящее время Ространснадзор осуществляет весовой контроль на 54 стационарных пунктах весового контроля (СПВК) и 150 передвижных контрольных пунктах. Из них 35 стационарных и 28 передвижных пунктов функционируют в круглосуточном режиме.

Начиная с 2015 года Ространснадзор получил полномочия, которые позволяют ему в полном объеме осуществлять функции по весовому контролю. То есть предоставлено право остановки, право взвешивания и право применения административных мер взыскания в случае выявления нарушений.

И. Блохина в своем выступлении акцентировала внимание на порядке и практике осуществления весового контроля Смоленского территориального управления Госавтодорнадзора, которое выполняет весогабаритный контроль на пунктах весового контроля вблизи российско-белорусского участка государственной границы. В настоящее время функционируют три стационарных поста весового контроля – это Понятовка, Рудня и Красное. Также выполняется контроль с использованием передвижных контрольных пунктов на региональных дорогах Смоленской области, места для такого контроля согласованы в установленном порядке с органами ГИБДД. Весовые системы на Красном и Рудне прошли переоснащение. На Красном – в 2015 году, на Рудне – в 2014 году, где были заменены весовое оборудование и компьютерные системы.

Говоря о системе, функционирующей на контрольном пункте Красное, И. Блохина проинформировала, что там установлены весогабаритные рамки, которые в автоматизированном режиме позволяют замерять габариты транспортных средств с использованием лазерных



Стационарный пункт весового контроля



Проверка весогабаритных параметров

датчиков и измерять весовые параметры транспортных средств с использованием высокоскоростных датчиков, вмонтированных в дорожное полотно. Результаты взвешивания и габаритного контроля передаются на мониторы инспекторского состава, а также высвечиваются на табло с указанием номера транспортного средства и указанием дальнейшего его движения.

И. Блохина отметила, что по всем весовым системам в установленном порядке проводят проверочные мероприятия. На каждом контрольном пункте имеются свидетельства о проведении проверки и сроки проведения последующих проверочных мероприятий. На контрольных пунктах Смоленской области контроль осуществляется в выборочном порядке с учетом результатов проведенного контроля белорусскими коллегами на пунктах пропуска на внешней границе Таможенного союза, то есть пунктов пропуска республики Беларусь.

Таможенные органы республики Беларусь, в соответствии с установленным порядком осуществления транспортного контроля на внешней границе Евразийского экономического союза, проводят контрольные мероприятия, в том числе осуществляют весогабаритный контроль. В случае выявления превышения действующих на территории Российской Федерации нормативов по весогабаритным параметрам, водителю транспортного средства выдается уведомление, где предписано, на какой контрольный пункт Ространснадзора на территории России данное транспортное средство обязано прибыть для проведения контроля и предъявления транспортного средства, чтобы выявить, устранено нарушение или оно имеет место быть. В таких случаях применяются меры административного воздействия, предусмотренные российским национальным законодательством.

Данные о выданных уведомлениях передаются в ИВЦ Ространснадзора с периодичностью каждый час. Эта информация поступает на контрольные пункты Ространснадзора и используется в случае проведения контроля. На контрольном пункте Красное установлена и функционирует система «Ураган», которая позволяет выявить в потоке следующих грузовых транспортных средств то

транспортное средство, которому было выдано уведомление, с целью проведения полноценного транспортного и весового контроля.

В 2016 году через СПВК Смоленской области всего проследовало свыше 950 тысяч транспортных средств, при этом было проконтролировано 275 тысяч транспортных средств, в том числе 262 тысяч транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, что составляет порядка 95%. В ходе контроля было выявлено превышение весовых параметров (свыше 2,5 тысяч нарушений), по которым были вынесены постановления.

И. Блохина отметила, что количество выявленных нарушений по сравнению с 2015 годом снизилось на 9%. Российские перевозчики, допустившие нарушения, составляют чуть более четверти, основные нарушители – белорусские перевозчики. Превышения габаритных параметров составляют буквально единичные случаи, всего за 2016 год таких случаев выявлено 47, причем по сравнению с предыдущим периодом наблюдается снижение на 13%.

В период с 3 по 25 мая текущего года на СПВК Смоленской области был проведен мониторинг работы динамических и статических весовых систем. На СПВК Красное через весогабаритные рамки за указанный период проследовало более 50 тысяч транспортных средств, было зафиксировано 324 случая превышения весовых характеристик. При этом в ходе контрольного взвешивания было подтверждено 132 случая нарушений, то есть 40%. На СПВК Рудня через динамические системы проследовало более 10 тысяч транспортных средств, зафиксировано 45 случаев превышений весовых характеристик, подтверждение нашло 31 нарушение (69%). На СПВК Понятовка через динамические системы проследовало 7 тысяч транспортных средств, было выявлено 23 нарушения, из них подтвердились только 3 нарушения.

В целом по России в период за 2016 год через динамические системы проследовало свыше 23 миллионов транспортных средств, было выявлено в автоматизированном режиме свыше 400 тысяч транспортных средств с нарушением, в ходе контрольного взвешивания под-

Одно из направлений подготовки кадров –
проведение конкурсов водительского мастерства



тверждение нашли 27 тысяч. По данным фактам были вынесены постановления о наложении штрафов и привлечении водителей, а также должностных лиц. В 2016 году было наложено штрафов на сумму свыше 1 миллиарда рублей. Кроме того, 2,5 тысяч постановлений было вынесено в отношении грузоотправителей с наложением штрафов в размере 387 миллионов рублей.

Если говорить о взыскиваемости и оплачиваемости штрафов, то в прошлом году, с учетом возможности оплаты в установленный срок 50% от наложенной суммы, взыскиваемость составила свыше 56%. За 3 месяца текущего года показатели по взыскиваемости и оплате штрафов улучшаются. С учетом возможности перевозчика оплатить наложенный штраф в 50-процентном размере, оплата штрафов превысила уже 70%.

Как отметила И. Блохина, такая практика осуществления весогабаритного контроля применяется Ространснадзором в рамках действующего законодательства.

Актуальность и своевременность вынесенной на обсуждение темы подтвердили представители организаций-членов АСМАП из различных регионов России, озвучившие проблемы, с которыми они сталкиваются при выполнении перевозок в международном сообщении.

О профессиональной подготовке водителей

Во второй части конференции, посвященной профессиональному обучению в сфере международных автомобильных перевозок, к участникам обратился ее модератор – заместитель генерального директора АСМАП, директор Академии АСМАП А. Шерстнев. Он отметил, что с 2007 года в странах ЕС введена обязательная подготовка водителей. Требования по обязательному обучению водителей-международников в России вступают в силу с декабря 2018 года. В настоящее время АСМАП активно участвует в дополнительной профессиональной подготовке водителей на добровольной основе, в том числе за счет средств Ассоциации.

Между тем в организациях-членах АСМАП насчитывается около 35 тыс. водителей и для их подготовки требуются значительные ресурсы. В связи с этим участникам конференции было предложено обсудить перспективы их своевременного и качественного обучения.

Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта В. Луговенко проинформировал о подготовке специалистов и водителей для организации и осуществления международных автомобильных перевозок в соответствии с приказом Минтранса № 287 от 28.09.2015 г.

Генеральный директор ООО «ЛарТранс», член Правления Ассоциации А. Ларионов в своем выступлении обратил внимание участников конференции на практические сложности при подготовке водителей, необходимость выработки мер по снижению прямых и косвенных затрат перевозчиков за счет совершенствования процедур обучения.

О совершенствовании и оптимизации образовательных процессов подготовки водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в сети УКЦ АСМАП, рассказал заместитель директора Академии АСМАП Д. Карлов.

Заместитель начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта И. Блохина сообщила о работе экзаменационных комиссий Ространснадзора в соответствии с приказом Минтранса России № 87 от 31.03.2016 г.

(Примечание редакции. Более подробно о профессиональной подготовке водителей, занятых на международных перевозках, можно узнать из материала, опубликованного в журнале «АТ» № 6, 2017 г., с. 12.)

В ходе конференции АСМАП состоялся живой диалог, обмен мнениями, участники получили квалифицированные ответы на актуальные вопросы.