

Каждую весну российские дороги становятся платными. Правда, не для всех, а только для дальнбойщиков, работающих внутри страны. За разовый проезд грузовой фуры из Москвы в Питер надо официально заплатить почти миллион рублей! Это не шутка! Весенние ограничения движения, связанные (или якобы связанные) с распутицей, вводятся в России ежегодно, но на этот раз ситуация окончательно достала транспортников.

Алексей КОБЕЦ, Федор ЛАПШИН
Фото Федора ЛАПШИНА

Весеннее обострение



Начнем издали, с 1960 года, когда в СССР был принят ГОСТ «Автомобили и автопоезда. Весовые параметры и габариты*». Документ впервые определял допустимые вес машин и нагрузки на их оси. А уже весной следующего года были введены временные ограничения по массе — чтобы грузовики не разбивали дороги в распутицу. Ведь если дороги I–IV категорий строили в расчете на осевую нагрузку 10 т, то дороги самой дешевой, V категории, рассчитывались лишь на 6 т: теоретически они не могли выдержать даже грузовой ЗИА-130...

Время шло, и в середине девяностых была принята подробная «Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов», которая ограничила допустимую полную массу автопоездов на уровне 38 т (на две тонны меньше, чем в большинстве стран Евросоюза), но максимальная нагрузка на ось осталась прежней, 10 т (в Евросоюзе — 11,5 т). Кстати, эта инструкция в редакции 2004 года действует и по сей день.

Однако рядом с ней, на той же интернет-страничке Росавтодора, есть новый документ — Постановление Правительства РФ №272 «Правила перевозки грузов автомобильным транспортом». Оно вступило в действие 15 июля 2011 года и формально приблизило Россию к Европе по весовым параметрам грузовиков: полную массу автопоезда наконец-то увеличили до 40 т, одиночного четырехосного грузовика — до 32 т (раньше было 30 т), осевую нагрузку — до 11,5 т. Правда, такая нагрузка разрешена только на соответствующих магистралях, которых в нашей стране всего шесть процентов.

То есть в стране действуют даже не два, а три противоречащих друг другу документа! Поскольку ряд пунктов Правил перевозки грузов не совпадает с нормативами Регламента о безопасности колес-

ных транспортных средств, принятого в 2009 году.

Впрочем, многим водителям до этого дела нет: они как ездили с перегрузом, так и ездят, не покупая никаких спецразрешений, а просто давая взятки на постах! Росавтодор, базируясь на данных весового контроля, уверяет, что перегруженные фуры на наших дорогах составляют 30% от общего количества. По нашему мнению, их гораздо больше...

Так вот. Каждую весну на наших дорогах появляются знаки, резко снижающие допустимые нагрузки на оси, — это и есть временные ограничения, связанные с таянием снега. Вот какую картину рисует Росавтодор: «При температуре ниже нуля вода в верхней части земляного полотна и в песчано-гравийном основании замерзает, раздвигая твердые частицы: образуются ледяные линзы. Затем эти линзы подсаивают воду по капиллярам от горизонта грунтовых вод и увеличиваются в объеме. В связи с неравномерностью увеличения объема линз образуются пучины. Весеннее оттаивание начинается сверху и снизу промерзшего слоя: вода чаще всего не успевает отфильтровываться, поскольку окружающий грунт частично остается заморозившим и обладает малой проницаемостью. Грунт временно становится водо-

насыщенным, и его несущая поверхность резко снижается...»

В итоге нагрузки на дороги законодательно ограничивают на месяц, но точные даты могут изменяться от области к области: в средней полосе — с 1 по 30 апреля, в Сибири — на весь май, на Дальнем Востоке — на весь июнь. Повторим, что «под раздачу» попадают только те фуры, что ездят лишь внутри страны, а международных перевозчиков — хоть наших, хоть иностранных! — все эти ограничения не касаются. Уже нелепость, не так ли?

Знаки весовых ограничений появляются на всех основных трассах, включая федеральные: М-1 на Минск, М-2 на Симферополь, М-3 на Киев... Вплоть до М-52 (Чуйский тракт) и трассы от Хабаровска до Находки. При этом разрешенные нагрузки «плавают» не только в зависимости от трассы, но и от ее конкретного участка.

Рассмотрим, например, трассу М-10 от Москвы до Питера. Вскоре после выезда из Москвы появляются те самые знаки: на одиночную ось — до 8 т, на ось двухосной

тележки — до 6 т. На ось трехосной тележки — те же 6 т. То есть сорокаторная сцепка здесь не пройдет, но груженная не полностью — вполне. Допустим, мы загрузили фуру в точном соответствии с этими знаками, поехали... И вдруг после Твери разрешенная нагрузка резко снижается: на одну ось — уже 6 т. на ось сдвоенной тележки — 5 т, трехосной — всего 4 т! И что прикажете делать? Вываливать несколько тонн груза на обочину? Или уходить на огромный крюк по узким шоссе через Ржев и Псков? Но и там — ограничения! Если же ехать по питерской трассе напрямую, на Валдае будет разрешено уже 10 т/8 т/7 т. Но не радуйтесь: после Новгородской объездной до самой Ям-Ижоры — опять «шесть—пять—четыре».

Показательно, что эти ограничения становятся строже год от года: в прошлом году на том же участке до Ям-Ижоры было разрешено «восемь—шесть—шесть», а в 2010 году на протяжении всей питерской трассы «восемь—семь—шесть*! Что произошло с тех пор? Дороги резко обветшали?

МНОГИЕ ВОДИТЕЛИ КАК ЕЗДИЛИ, ТАК И ЕЗДЯТ, ПРОСТО ДАВАЯ ВЗЯТКИ НА ПОСТАХ!



Примеры нагрузок на оси в тоннах для автопоездов, по данным Авторевю и немецких транспортных компаний. Слева — стандартный пустой автопоезд длиной 16,5 м. в центре — полностью груженный. Справа — «паровоз» длиной 25,25 м, но тоже полной массой 40 т (такие проходят испытания в Германии); у такой комбинации нагрузки на оси резко снижаются

Это еще цветочки. Например, на астраханской трассе и около Чебоксар разрешенная нагрузка на ось — всего пять тонн. Если учесть, что у пустого автопоезда на переднюю ось приходится 5,5—5,8 т, а у одиночного тягача — около 5,2 т, это означает, что дальнбойщики там не могут пройти даже пустыми!

Впрочем, могут. За взятки! Похоже, ради этого все и затевается. В прошлом году, чтобы выехать груженым из Казани, надо было отдать 30 тысяч рублей. В противном случае — на штрафплощадку. Въезд фуры в маленький городок в Тверской области и выезд из него обходились в распутицу «левыми» в семь тысяч рублей. Впрочем, за официальный пропуск туда просили аж 88 тысяч.

Минуточку... Значит, можно получить пропуск на проезд «под знаки»? Да, до 2011 года существовали даже бесплатные разрешения для перевозчиков неотложных грузов: топлива, продуктов, лекарств, почты, семян, животных и удобрений. Но поскольку разрешения выдавали «на местах», основной поток взятки был направлен в карманы не гаишников, а чиновников. И знаете, что предпринял Минтранс?

Теперь в соответствии с Приказом Минтранса №211 о весенних ограничениях право на проезд «под знаки» дает или накладная на груз из указанного перечня, или разрешение... Но уже платное, аналогичное тому, что выдается в обычное время на перевозку тяжеловесных грузов. И стоит оно совсем других денег! Если в обычное время за превышение осевой нагрузки до 10% у фуры с пневмоподвеской надо заплатить 785 рублей за сто километров, то весной — в семь с лишним раз больше, 5620 рублей. Если нагрузка превышена на 20—30% — уже 10960 рублей, и т.д. А осей-то у автопоезда пять!

И вот что получается. Если 40-тонной фуры надо проехать из Москвы в Питер, Федеральное казенное учреждение Росдорсервис оформляет заявление на межрегиональную перевозку, делает «расчет вреда». Пройдите в кассу: поездочка в одну сторону обойдется в 953 тысячи 760 рублей... и еще 60 копеек. Да вы, товарищи, в своем уме? Проезд автовоза обой-

дется дешевле (274 тысячи рублей), но если учесть, что сама перевозка стоит около пятидесяти тысяч рублей...

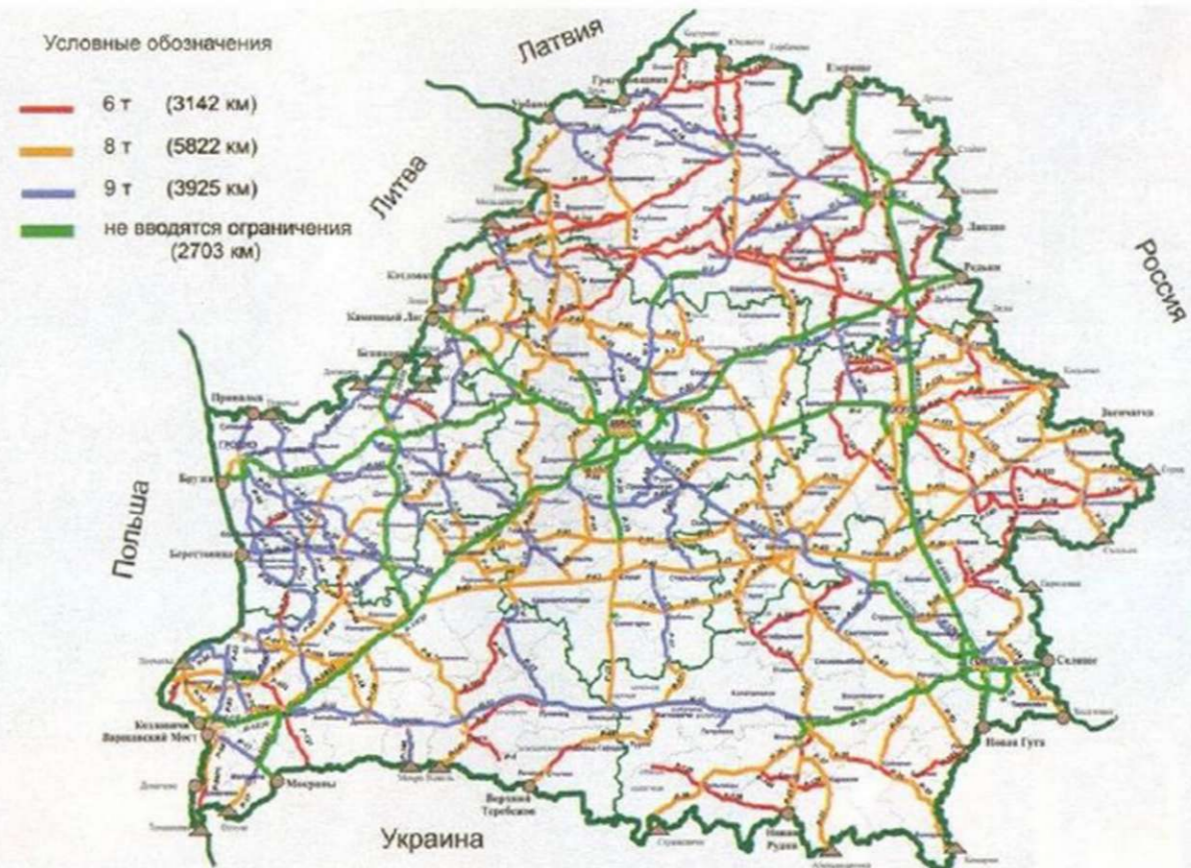
В прошлом сезоне еще можно было приобрести пропуск «со скидкой» (скажем, документы оформлялись от Москвы до Твери, бланк выписывался до Питера, а разницу в деньгах делили перевозчик и чиновник). А теперь единая база позволяет «пробить» любой пропуск — и выяснить, на какие маршрут и нагрузку он выдан. Государство сделало все, чтобы нельзя было проехать официальным путем!

Возмущались даже иностранцы: Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) объявила, что ситуация «отрицательно влияет на бизнес и способность удовлетворять нужды клиентов», а Ассоциация европейской логистики со штаб-квартирой в Брюсселе и вовсе назвала происходящее «дискриминацией российских перевозчиков».

Транспортники Поволжья, Сибири и Урала направили министру транспорта отчаянное письмо по поводу контейнерных перевозок: в нем говорится, что нововведения оставляют без работы 10 тысяч водителей и 50 тысяч сотрудников смежных профессий. Перевозчики, которым принадлежит в общей сложности 5500 автобусов для доставки продукции автосборочных заводов, в своем письме в Минтранс заявили, что убытки от простоя их парка в распутицу достигнут 2,64 млрд рублей. Цитируем: «Ситуация приведет к снижению активности производителей автомобилей, имеющих заводы на территории России. Импортёры, не производящие автомобили на территории РФ, получают необоснованное преимущество: это же относится к портам за пределами России. У транспортных компаний не будет легальной возможности принять груз в порту Санкт-Петербурга и доставить его в Архангельск, поскольку тот же груз можно будет доставить из финского порта Котка без каких-либо ограничений. Возникает вопрос о коррупционной составляющей...»

У нас такого вопроса даже не возникает!

Росавтодор тем временем предлагает перевозить легковушки с заводов по железной дороге или на одиночных эвакуа-



Карта весенних ограничений 2012 года в Белоруссии: там, в отличие от России, на всех основных магистралях (обозначены зеленым) ограничения нагрузки не вводятся

торах, которые нагрузок не превышают. То же на полном серьезе советуют делать и остальной промышленности: мол, большинство грузов можно возить по частям, закладывая рост затрат в стоимость продукции. Значит, каждую фуру перегружаем в полтора десятка Газелей... Это насколько же подорожает перевозка? А как возрастет аварийность?

В Росавтодоре этот идиотизм оправдывают тем, что весенние ограничения есть в Белоруссии, Финляндии, Канаде, северных регионах США. Но там они либо не касаются основных трасс, либо, как в Канаде, ограничивают вес на уровне 90% от обычной нагрузки!

Правда, в Росавтодоре обещают, что к 2014 году доля федеральных дорог, на которых вводятся весенние ограничения, уменьшится с нынешних 90% до 67%, а к 2018 году эти ограничения отменят вовсе. Верится с трудом...

Тем часом в правительстве готов новый подарок перевозчикам — проект постановления «О размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами свыше 12 тонн». Идея проста: со всех грузовиков, которые с грузом весят больше 12 т, прави-

тельство будет брать в любое время года и суток по 3,5 рубля за километр. Итого за рейс Москва—Питер и обратно перевозчику придется дополнительно выложить почти 5000 рублей!

Да, похожие сборы существуют в других странах (об этом подробно рассказывается в этом же выпуске рубрики), но, скажем, в Голландии день проезда по автобанам стоит на наши деньги всего 320 рублей. Не говоря о том, что качество российских трасс не сравнимо с европейскими.

А пару дней назад в редакцию позвонил дальнбойщик и рассказал такую историю. Еще до введения весенних ограничений он подрядился перевезти груз из Москвы в Тулу. Заказ поступил, когда ограничения уже вступили в силу. Делать нечего — поехал. Недалеко от Тулы остановили гаишники — и потребовали десять тысяч рублей за проезд. Водитель уперся: «Весов у вас нет, может, у меня фура сверхлегкая!» Препирались минут сорок. В конце концов раздраженный гаишник вернул права со словами: «Вы, москаль, за полтинник удивитесь!»

Кто бы спорил — дороги, конечно, нужно беречь. Тем более что последнюю зиму они перенесли уж совсем плохо. Но если механизм ограничений не заработал, а чуть ли не единственным следствием этого стал рост взятки, такие ограничения нужно немедленно отменять. Хотя, конечно, все зависит от того, на каком уровне власти было получено одобрение. Если на самом высоком, то все в порядке: там, как известно, не прогибаются и своих не сдают.

Пройдите в кассу: поездочка в одну сторону обойдется в 953 тысячи 760 рублей... и еще 60 копеек. Да вы, товарищи, в своем уме?

Категория груза: Оборудование для пивоваренной промышленности
Автопоезд: MAN 19.463 FLLT/N + FAYMONVILLE
Масса (общая) (т): 40,000
Масса (тягач + прицепы + груз) (т): 40,000 (8,500 + 7,800 + 23,700)
Сумма нагрузок на оси (т): 40,000 (7,500 + 10,000 + 7,500 + 7,500 + 7,500)
Габариты автопоезда (м): 18,00 x 3,75 x 4,65

№	Номер дороги	Наименование дороги	Начало участка (км)	Конец участка (км)	Протяженность участка распутицы (км)	Предельно допустимая осевая нагрузка		
						одноосной тележки	двухосной тележки	трехосной тележки
1	M-10	«Россия» - от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга	29.300	180.000	150.700	8,00	6,00	6,00
2	M-10	«Россия» - от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга	180.000	392.000	212.000	6,00	5,00	4,00
3	M-10	«Россия» - от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга	392.000	529.100	137.100	10,00	8,00	7,00
4	M-10	«Россия» - от Москвы через Тверь, Новгород до Санкт-Петербурга	529.100	670.300	141.200	6,00	5,00	4,00

Участки дороги	Размер вреда на 100 км (руб)			Протяженность (км)	Расчетный размер платы (руб)
	по осям	по массе	всего		
Обычные условия с ограничением нагрузки 10 т/ось	2 775,00	0	2 775,00	0	0
Обычные условия с ограничением нагрузки 11,5 т/ось	0	0	0	0	0
Распутица, участок 1	43 840,00	0	43 840,00	150,700	66 066,88
Распутица, участок 2	174 404,17	0	174 404,17	212,000	369 736,83
Распутица, участок 3	15 780,00	0	15 780,00	137,100	21 634,38
Распутица, участок 4	174 404,17	0	174 404,17	141,200	246 258,68
			Всего	641,000	703 696,77
Расчетный размер платы с учетом индекса-дефлятора и количества поездок					703 696,77 * 1,3554 * 1 = 953 790,60 (руб)

Этот расчет платы за разовый проезд 40-тонного автопоезда по маршруту Москва—Санкт-Петербург в распутицу показывает, откуда берется сумма почти в миллион рублей, которую должен заплатить перевозчик. Орфография документа сохранена