

Борис ОРЕХОВ

■ Автомобильный транспорт России и Беларусь перевозит больше 75 процентов всех грузов. Железная дорога при всей ее внушительности здесь скорее на подстражовке.

СТРАТЕГИЯ - ЮГ

Внушительная цифра прозвучала на заседании постоянно действующего семинара при ПС СГ. Обсуждалось развитие транспортной системы Союзного государства. Причем не только на внутреннем треке, но и на внешнем.

Время и международная обстановка вносят свои корректировки. Стратегическое направление - юг.

- Союзному государ-



ству нужен транспортный коридор с Ираном, Турцией, Азербайджаном, Узбекистаном и Китаем. Если мы вот в этих коридорах наладим бесшовную работу, с меньшими простоями пунктов пропуска, то нам грузов из Франции или из Италии и не надо будет. Нам достаточно груза в Беларусь, в Союзном государстве, в странах СНГ и тог-го товара, который сегодня работает на экспорте и импорте с этими нашими добропорядочными странами, - заявил председатель Комиссии ПС по транспорту Евгений Москвичев.

ПРАВИЛА ОДНИ, БУМАЖКИ - РАЗНЫЕ

■ Впрочем, и на внутреннем российско-белорусском треке еще есть над чем поработать, чтобы убрать остающиеся колдобины из области формализма.

ШТРАФ - СТО ТЫСЯЧ

На один из таких бугорков обратил внимание Алексей Богданов, директор транспортной компании из Смоленска:

- Дело в свидетельствах о профконтроле. Условия, сроки действия, программы обучения водителей, они все идентичны, как в России, так и в Беларусь.

Однако сама форма для этого свидетельства различна. В РФ она одного образца. В РБ - другого. И это является причиной для непризнания свидетельства контролирующими органами. Бол-

ее того, если российский перевозчик принимает на работу такого водителя, это грозит штрафными санкциями порядка ста тысяч рублей. В сегодняшних условиях такие деньги заработать не просто. Поэтому необходима унификация свидетельства.

- Хорошо, мы обязательно займемся этим вопросом, - заверил Евгений Москвичев.

КРИТИЧЕСКИЙ ПЕРЕГРУЗ

Для сохранности и долговечности дорожного покрытия и безопасности собственно движения проводится необходимый весовой контроль. Чтобы машина от перегруза, не дай бог, не развалилась в пути, не попортила дорожную инфраструктуру, включая также мосты.

На заседании прозвучал вопиющий

пример, когда под перегруженной машиной развалился мост. Перевозчик решил сэкономить тридцать тысяч, сделав одну езду вместо двух. А в итоге ущерб составил 250 миллионов рублей, необходимых для восстановления моста. Чтобы ЧП не случилось, машины взвешивают.

- Сейчас таких весогабаритных пунктов - 585. На федеральной сети - 82, остальные на региональных. К 2030 году их общее количество увеличится до восьмисот, - сообщил директор Департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранспорта РФ Ренат Гайнетдинов.

ЦЕНА КИЛОМЕТРА

Проблема в том, что эти пункты - федеральные и региональные - разрознены, не связаны между собой. Поэтому

многие считают, что необходимо создание общей системы контроля, которая объединила бы все весовые пункты. А интернет сделает такую систему прозрачной. Соответствующий законопроект уже разработан.

При этом диагностику федеральных или дорог опорной сети, настаивает Евгений Москвичев, должна делать одна структура - РосдорНИИ.

- Тогда мы получим по-честному данные, в каком субъекте что есть. И приведем к нормативу стоимость километра ремонта дороги.

Другая идея на будущее, прозвучавшая на семинаре, касается союзного сообщения. А именно - взаимное признание весовых данных России и Беларусь. Чтобы водители не теряли времени на пунктах пропуска, проходя эту процедуру заново. Министерство «за». Но необходимо заключить межправительственное соглашение.

СИГМА-ДАЛЬНОБОЙ, ЗАКОН С ТОБОЙ!

■ Союзные депутаты хотят ввести мораторий на штрафы для перевозчиков.

КОРОТКИЙ БЕЛТОЛЛ

«Платон» - система взимания платы с грузовиков свыше двенадцати тонн. Дословно аббревиатура так и расшифровывается - плата за тонны.

- Она изначально подразумевала использование спутниковой навигации. И это логично. Россия - страна огромная. Система охватывает больше

65 тысяч километров дорог. Поэтому тот вариант, который ранее реализовали наши коллеги в Беларуси, - БелТолл - на основе короткой радиосвязи нам объективно не подходит, - пояснил Ильяс Хамидулин, директор Департамента компаний-оператора «Платон».

Свои корректировки внесли системы РЭБ, ПВО, плюс глушилки, которые используются коммерческими перевозчиками. Они прямым образом влияют на спутниковую картинку, об разуя черные пятна. В резуль-

СТАТИСТИКА ПРОТИВ РЕАЛИЙ

По официальной статистике, всего двадцать процентов от выписанных штрафов вызваны огрехами системы по объективным причинам. Все остальное - это в том числе так называемый левый «Анти-Платон», который можно купить и который глушит все, включая проезжающие рядом машины. Впрочем, с такой статистикой согласны не все.

- У меня нет проблем с БелТоллом, прекрасная система, на нее РЭБ почему-то не действует, - поделился директор компании-пере-

ПРОБЛЕМА

возчика Сергей Алейников.

- Вместо уведомления, чтобы я заплатил за такой-то участок дороги, где, например, работает РЭБ, нам сразу приходит штраф. Система не разбирается, - поддержал коллегу Сергей Гоз, директор транспортной компании из Калининграда.

Представители ведомства заверили, что с 1 сентября, заработают поправки в нормативы и все досадные ошибки уйдут, а штрафовать будут тех, кто не зарегистрирован в системе «Платон» либо у него нет соответствующего бортового устройства.

Евгений Москвичев предложил решить проблему кардинально, тем более что число обращений по поводу проблем с системой достигло 260 тысяч в год:

- Я подписал письмо ввести мораторий на штрафы, внести поправки в закон, чтобы перевозчики наших стран не оштрафовывались за то, что некачественно работает «Платон».

СУТОЧНЫЕ

ИЗУЧАЕМ ПРИМЕР СЯБРОВ

■ Чтобы качественно делать свою работу, водитель дальнобойщик должен нормально питаться.

Да вот беда - с теми суточными, что получают водители, отправляясь в командировки, не шибко-то разгуляешься.

Эта тема прозвучала во всеуслышание в феврале прошлого года. Тогда Владимир Путин, проезжая за рулем «КАМАЗа» по вновь открытой трассе под Казанью, заехал на заправку, где в кафе как раз побеседовал с дальнобойщиками.

- Суточные всего семьсот рублей, а только один обед стоит больше пятисот. Нельзя ли нам сделать сумму, как в Беларусь? - обратились они к главе государства.

Для сравнения: их коллеги в союзной стране получают 1300 рублей в сутки. Это на внутренних рейсах. Но там и расстояния не чета российским далям. На международных - уже 150 долларов.

Россиянам, как в старые добрые времена, приходится брать с собой из дома авоську с харчами.

Проблема действительно есть. Но постепенно решается.

- Здесь бы я хотел, конечно, поблагодарить Евгения Сергеевича Москвичева лично за то, что мы подняли планку для международников до трех с половиной тысяч рублей. У нас на это есть соответствующие поручения президента, - сообщил директор Департамента госполитики Минтранса РФ Сергей Семенов.

- Что касается семисот рублей, которые внутри России, то мы по-честному договорились с министром, что денег на увеличение сегодня нет. Ситуация сами понимаете какая. Следующий год оставим как есть. Но в 2027-м обязательно будем увеличивать, - констатировал Евгений Москвичев.

