

# ДОПУСТИМАЯ НАГРУЗКА НА ОСЬ ТРАНСПОРТА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ТКО: ОБСУЖДЕНИЕ В ГОСДУМЕ

Самая актуальная тема в сфере обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО) – это транспортировка. Отходы нужно регулярно вывозить на полигоны, используя большие самосвалы, но при этом на дороги ложится повышенная нагрузка – соответственно, их приходится чаще ремонтировать. Редакция журнала «ТБО» обратилась за комментариями по сложившейся ситуации к тем, кого она касается непосредственно, – региональным операторам по обращению с ТКО.

Проблемы транспортирования отходов часто становятся предметом дискуссий в отраслевом сообществе и регулярно включаются в повестку совещаний комитета Государственной Думы по экологии, природным ресурсам и охране окружающей среды. По нормативам нагрузка на ось грузовика в разных регионах составляет от 6 до 11 т. Большая часть машин, если они передвигаются без груза, подходят под

эти требования, но когда самосвал заполнен мусором, редко получается избежать нарушений. А штрафы за превышение огромные, как отметил Дмитрий Кобылкин, председатель комитета Государственной Думы по экологии, природным ресурсам и охране окружающей среды (**рисунок ▶ стр. 12**).

«Очень эмоционально с коллегами-депутатами, профильными ведомствами, регионами и регоперато-

рами обсуждали острую для отрасли обращения с отходами проблему – превышение нагрузки на ось мусоровозов.

Мы должны выработать оптимальное решение этого вопроса. С одной стороны, понятно, что нам необходимо следить за состоянием наших дорог. Но, учитывая размер штрафа, возникает опасность, что регоператоры просто откажутся, соблюдая все нормы, вывозить мусор. Уже сейчас многие из них либо заставляют водителей объезжать пункты весового и габаритного контроля, буквально по полям, либо им приходится иметь дело с судами, доказывая, что они не могли, не нарушая норм, перевезти мусор на полигон», – рассказал заместитель председателя комитета Госдумы по экологии Александр Коган.

«В зависимости от размера превышения штрафы составляют от 100 до 400 тыс. рублей. Средства зачисляются в дорожные фонды и идут на поддержание дорог в нормативном состоянии и на строительство новых.

Профессиональное сообщество утверждает, что мусоровоз любого производителя с полной загруз-



Дмитрий Кобылкин, председатель комитета Государственной Думы по экологии, природным ресурсам и охране окружающей среды

кой будет превышать нагрузку на ось в среднем на 20–25 %. Если загружать мусоровоз вполовину, это значит, что для вывоза того же объема надо увеличить автопарк, число водителей и все расходы на обслуживание в два раза. А платит за коммунальную услугу население.

Более того, мусоровоз, ежедневно загружая мусор с контейнерных площадок, не может предполагать, каково он будет веса. Все зависит от того, что конкретно в этот день жители выбросили.

Проблема не нова, но обострилась с установкой рамок весогабаритного контроля. Башкирия привела в пример маршрут одного мусоровоза в 360 км – ежедневно, забирая му-

сор со дворов, по пути на объект <машина> проезжает через три рамки. В результате – ежедневные штрафы по миллиону рублей.

И проблема будет только усугубляться – Минтранс проинформировал, что к 2030 г. такие рамки будут установлены на дорогах с интервалом 15–20 км.

Пока регоператоры пытаются решать проблему в судах, административным ресурсом или иными менее законными способами (снимая номера, объезжая по бездорожью и пр.), Чебаркульский суд даже встал на сторону регоператора, руководствуясь тем, что сертифицированный мусоровоз вышел на рейс, собрал мусор согласно маршруту и, действуя

добросовестно, организация не могла избежать нарушения. Но не всем регоператорам так повезло, есть и диаметрально противоположные решения судов.

Очевидно, что проблему надо решать системно (ведь около 20 тыс. мусоровозов ежедневно выходят в рейсы), чтобы санитарная обстановка в наших городах и селах была благополучной. Мы не можем допустить ни перебоев с вывозом мусора, ни банкротства регоператоров из-за ежедневных миллионных штрафов», – добавил депутат.

Расширение системы пунктов весового и габаритного контроля, запланированное к 2030 г., значительно осложнит ситуацию. От населенного



## Комментарий

В ООО «Хартия» считают, что вопросы соблюдения нормативных требований по допустимой нагрузке на ось транспортного средства при перевозке ТКО остро встают при появлении новых пунктов весового и габаритного контроля в различных регионах. Мусоровозы с функцией уплотнения (прессования) отходов конструктивно предусматривают установку внутри кузова прессующих плит и приемную ванну для отходов (так называемую заднюю часть установки). При нахождении прессующей плиты в задней части кузова даже у пустого мусоровоза уже есть перегрузка на заднюю ось. При этом данный вид транспорта является самым экономически эффективным видом транспорта, задействованным в процессе транспортирования ТКО.

Региональные операторы и операторы комплексной услуги по обращению с ТКО могут перевозить отходы в мусоровозах без их прессовки, но тогда возникает ряд вопросов.

1. Коэффициент уплотнения отходов в мусоровозах с функцией прессования составляет от 4 до 6. От 64 до 96 м<sup>3</sup> отходов помещается в мусоровоз объемом кузова 16 м<sup>3</sup> с помощью прессования. Именно по этим показателям и рассчитывался тариф для населения. При перевозке отходов мусоровозами без прессования потребуются значительное увеличение парка техники, а также числа специалистов по ее обслуживанию и ремонту (слесарей, водителей, грузчиков). Даже обычный человек понимает, что при таких условиях тарифы на услугу увеличатся не в разы, а в десятки раз, что повлечет за собой ожидаемый негатив со стороны населения.

2. Региональные операторы по обращению с ТКО уже сейчас сталкиваются со значительным дефицитом водителей. При увеличении автопарка эта проблема станет неразрешимой: новые мусоровозы не смогут выйти на маршрут ввиду острого дефицита водительского состава. Таким образом, мы столкнемся с небывалыми навалами ТКО на контейнерных площадках.

3. При перевозке отходов прессующими мусоровозами региональные операторы будут искать пути объезда весового контроля, тем самым возрастет нагрузка на дорожное полотно не федеральных трасс, а муниципальных и местных дорог, что приведет к еще более значительным нагрузкам на бюджет при восстановлении таких дорог.

4. Сумма штрафа за превышение нагрузки – до 400 тыс. руб. за единицу техники. У ООО «Хартия» в сутки в среднем по региону выходит не менее 150 единиц техники на маршруты. Соответственно, если все 150 единиц будут превышать допустимые весовые нормы, то простым арифметическим действием оператор получает 60 млн руб. штрафов в сутки. При таких суммах любой региональный оператор в течение очень непродолжительного времени станет банкротом.

Уже есть прецеденты, когда действующие нормы не касались той или иной отрасли. Это приказ Минтранса России от 28.10.2020 № 440 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства», где в тексте есть исключения для служб коммунального хозяйства и содержания дорог.

пункта до полигона мусоровозы зачастую проезжают несколько сотен километров. Один из вариантов, чтобы выйти из положения и дать регистраторам возможность работать, не нарушая норм, – субсидии на замену парка мусоровозов. Возможность приобрести такие машины есть, но их стоимость составит более 67 млрд рублей. Это большие деньги для бюджета, к тому же сразу предприятия не справятся с такими объемами производства.

«Если так продолжится дальше – мы можем столкнуться с мусорным коллапсом. Операторы просто перестанут вывозить мусор из-за боязни штрафов. Некоторые коллеги предлагают выход – делать несколько рейсов. Но тогда возрастают транспортные расходы, а следовательно, и тарифы на ТКО, которые мы не можем позволить увеличивать в несколько раз. Вопрос очень сложный, но вместе с регионами мы найдем компромиссный выход.

Договорились в ближайшие две недели собрать всю аналитику по парку мусоровозов, их техническим характеристикам и фактической загрузкой отходами рассчитать финансовые последствия. И опираясь не на эмоции, а на конкретные факты, выносить этот вопрос на уровень руководства Госдумы и Правительства для выбора одного из вариантов решений, которые обсуждались участниками», – подытожил Александр Коган.



## Комментарий

В Группе «ЭкоЛайн» нашей редакции ответили, что в настоящее время многие регистраторы сталкиваются с проблемой проезда через ряд дорог из-за превышения нагрузки на ось. При сохранении существующей технологии транспортирования отходов в формате первого и второго плеча любой мусоровоз будет нарушать требования о допустимой массе транспортного средства и нагрузке на ось.

Масса груженого автопоезда с количеством осей более шести, то есть крюкового погрузчика с прицепом, составляет от 44 до 60 т. Подобные машины транспортируют отходы вторым плечом на объекты обработки. Чтобы мультилифт соответствовал требованиям весового контроля, суммарный вес должен составлять 30 т. То есть второй бункер должен быть пустым, ведь нагрузка считается по осям.

С мусоровозами примерно такая же ситуация: 27-кубовая Scania при плотности прессования установки 500 кг/м<sup>3</sup> весит 13 т, а разрешенная нагрузка – 9,5 т. Отечественное машиностроение не может выпустить мусоровоз, отвечающий требованиям городского вывоза и весовой нагрузке: на выпускаемых в России машинах не предусмотрены подруливающие шасси, без которых вывозить отходы из запаркованных дворов практически невозможно.

Важно отметить, что долгие годы отрасль машиностроения для транспортирования отходов работала на то, чтобы оптимизировать перевозку мусора. Разрабатывались все более эффективные установки для прессования отходов в мусоровозе, совершенствовались мультилифты, чтобы каждая машина возчика забирала максимальное количество отходов, ведь тариф на услугу по обращению с отходами более чем наполовину формируется из затрат на транспортирование. Оптимизация перевозки направлена на сдерживание роста тарифов, так же как использование второго плеча в перевозке отходов.

Отправка полупустых машин противоречит экономике, здравому смыслу и тарифу на услугу. Более того, объем мусора от логистики не меняется даже с отправкой полупустых машин, которых придется направить в три раза больше, чтобы вывезти все отходы и не нарушить правило нагрузки на ось. Дорожное полотно испытывает все ту же нагрузку, к тому же увеличится трафик и время в дороге не только у мусоровозов.

Логистику нельзя исправить, нужно исправлять дороги. Делать полотно надежнее, укреплять его (и применять при строительстве откосов технический грунт, полученный путем компостирования на КПО, куда едут мультилифты) и использовать для этого дорожный налог.



## Комментарий

В АО «НЭО» отмечают, что превышение установленного ограничения по нагрузкам на ось фиксируется в весенние и осенние сезоны из-за обильных осадков, в связи с чем повышаются влажность отходов и, соответственно, плотность и масса ТКО. Также в указанные периоды осуществляется сезонный смет листьев. Учитывая обилие осадков в эти периоды, смет листьев чаще всего влажный, что также приводит к увеличению массы и плотности отходов.

Соответственно, из-за высокой влажности и плотности масса ТКО увеличивается и влечет за собой рост нагрузки на ось с превышением установленного ограничения в 1,5–2 т на оси. ♻️