

Дорожная экономия: водители грузовиков вынуждены спать в жару в кабинах-парилках

Антон ТРОФИМОВИЧ



- Завтра до 11 часов мне надо выехать за территорию Беларуси, - рассказывает водитель-дальнобойщик Николай Ерш. - Если не успею, придется целый день стоять.

В Беларуси самый низкий среди стран-соседей температурный режим для передвижения грузовых автомобилей: если на улице теплее 25°C, ездить с 11.00 до

21.00 грузовым машинам, у которых на ведущую ось приходится больше 6 тонн, запрещено. Водители в таком случае вынуждены проводить целый день в кабине.

Без сознания

Температурные ограничения существуют давно. Считается, что таким образом экономятся деньги на ремонт дорог: под давлением тяжелой машины в жаркую погоду на асфальте образуются колеи. Чтобы не допустить разрушения дорожного полотна, грузовикам запрещают ездить днем, если на улице 25°C и выше. Если же фуру, движущуюся в жару, выловит транспортная инспекция, водителю выставят штраф до нескольких миллионов.

Поэтому водители стоят. И буквально парятся в кабинах. Кондиционеры у большинства работают от двигателя, который не может работать целый день вхолостую. Автономный кондиционер стоит не меньше тысячи евро, и мало кто из руководителей компаний идет на такие траты. Остается одно - хоть как-то попытаться заснуть в кабине, где воздух разогревается до 40-50°C. И только после 9 часов вечера можно продолжать рейс.

- Если человек не отдохнул днём, ночью ему ехать невозможно, - говорит **водитель-дальнобойщик Николай Ёрш**. - Сколько было случаев, когда люди теряли сознание от жары.

У кого потери больше?

О том, что такая проблема существует, знают в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». Эта ассоциация постоянно обращается в «Белавтодор», который определяет температурные нормы, с тем, чтобы их повысить либо уменьшить временной отрезок, когда запрещается движение. В этом году «БАМАП» просил снять температурные ограничения возле пограничного пункта

«Козловичи». Но ответ всегда одинаковый: их отмена приведет к повреждению дорожного полотна.

В самом же холдинге «Белавтодор» сезонные ограничения считают обоснованными. По словам **пресс-секретаря холдинга Алексея ПЕСКУНА**, в 2007 году [Институт экономики НАН](#) проводил исследование экономических потерь от ввода температурного режима. Изучив ситуацию 2006 года, институт подсчитал, что совокупные потери автоперевозчиков, в том числе и иностранных, транзитных, товаропроизводителей, грузоотправителей и грузополучателей составили 35,8 млн долларов. В то же время, если бы «Белавтодор» отказался от введения сезонных ограничений, то ущерб автомобильным дорогам составил бы 126,3 млн долларов.

- В нашей ситуации отказываться от ограничения нельзя, - сказал «АиФ» Алексей Пескун. - Пока на дороги не выделяется столько денег, чтобы мы могли регламентировано раз в пять лет положить новый асфальт.

Говоря о дороговизне ремонта, следует отметить, что с 1 августа на шести республиканских трассах ввели плату за проезд. Для грузовиков весом больше 3,5 тонн и больше чем с четырьмя осями плата составляет 12 евроцентов за километр.

- Пусть тогда хотя бы с платных дорог сняли ограничения температурных нагрузок, - предлагает Николай Ёрш.

А как у них?

Выходит, что пока на первый план у нас встает экономия бюджетных средств, а не безопасность водителей. Николай Ерш рассказывает, как в Европе, наоборот, власти сами отменяют правила в интересах дальнобойщиков.

- Во многих странах Европы летом запрещено ездить по дорогам в воскресенье. В Венгрии, Германии, Польше, например. В Германии еще и в субботу есть ограничения. Но при мне было такое, что в 30-градусную жару полиция и транспортная инспекция ездили по стоянкам и разрешали водителям движение, чтобы снять с них нагрузку. Они идут навстречу людям.