

ЗАКОНОМЕРНЫЕ ШАГИ

В рамках исполнения полномочий, определенных Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, министром транспорта РФ М.Ю. Соколовым 4 декабря 2013 года по всем субъектам Российской Федерации был подписан приказ «Об утверждении отраслевых сметных нормативов, применяемых при проведении работ по содержанию автомобильных дорог федерального значения и дорожных сооружений, являющихся технологической частью этих дорог».

Тогда же Максим Юрьевич Соколов подписал приказ «О признании утратившим силу приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 20 июня 2011 года № 165». (В нем были утверждены отраслевые сметные нормативы в части элементарных сметных норм на содержание автомобильных дорог, используемые для определения средних плановых затрат заказчика, на выполнение работ при использовании традиционной техники и технологий).

Перечисленные приказы Минтранса России в апреле 2014 года прошли государственную регистрацию в Министерстве юстиции России, а в конце 2014 года были в установленном порядке официально опубликованы в соответствующих изданиях.

Утвержденные Отраслевые сметные нормативы предназначены для определения потребности в ресурсах (затраты труда рабочих, машины и механизмы,

материалы) и расчета денежных затрат на выполнение работ по содержанию.

Учитывая накопленный опыт по разработке и утверждению отраслевых сметных нормативов, а также Методических рекомендаций в сфере содержания автомобильных дорог, Минтранс России уже в 2015 году в рамках своих полномочий подписан 81 приказ по утверждению отраслевых сметных нормативов, применяемых при проведении работ по ремонту автомобильных дорог федерального значения и дорожных сооружений, являющихся технологической частью этих дорог. Приказ включает в себя порядка 50 отраслевых сметных нормативов.

В этой связи следует особенно отметить, что при оценке стоимости работ по ремонту автомобильных дорог общего пользования в настоящее время используется Федеральная сметная нормативная база по строительству.

Используемый подход не всегда способен адекватно оценить уровень затрат на ремонтные работы, поскольку общая строительная база не учитывает специфики ремонта, а имеющиеся элементарные сметные нормы на ремонт автомобильных дорог и дорожных сооружений в составе федеральной сметной нормативной базы представлены ограниченно.

После государственной регистрации в Минюсте России утвержденные приказы будут являться основой для формирования и обновления нормативной сметной базы на дорожные ремонтные работы. Предполагается дальнейшее наполнение сборника новыми нормативными показателями по мере их разработки.

Так, в соответствии с утвержденным государственным заданием ФАУ «РОСДОРНИИ» в 2015 году осуществляется разработка 34 отраслевых сметных нормативов, связанных с применением инновационной техники, технологических решений и материалов.

Отдельно следует отметить, что в настоящее время по заказу Минтранса России и Федерального дорожного агентства выполняется ряд научных исследований. В результате исследований должны быть определены требования к расчету конструкций дорожных одежд, применению материалов и технологий, обеспечивающих увеличение до 12 лет межремонтных сроков эксплуатации автомобильных дорог с усовершенствованным типом покрытия и соблюдение требований технических регламентов в части нормативных расчетных нагрузок.

По результатам завершения указанных научно-исследовательских работ и обновления нормативно-технической и сметной базы в сфере дорожного хозяйства потребуются внесение изменений в отдельные нормативные акты Минтранса России в части классификации дорожных работ, периодичности их выполнения, межремонтных сроков. Также потребуются внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 23.08.2007 № 539 в





части пересмотра нормативов денежных затрат на содержание и ремонт (в том числе, капитальный) автомобильных дорог и правил их расчета.

Необходимо отметить, что в установленном порядке Минтранс России в декабре 2014 года внесен в Правительство Российской Федерации проект постановления, предусматривающий в 2015–2016 годах осуществление корректировки (актуализации) утвержденных в 2007 году и действующих в настоящее время нормативов, которые, после их согласования и утверждения в установленном порядке, будут введены с 2017 года.

Корректировка нормативов денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения будет выполнена с учетом:

- требований новых технических регламентов, в том числе: Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» (далее – Технический регламент), которым установлены требования безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их проектировании, строительстве и эксплуатации;
- поручения Президента Российской Федерации от 10.08.2011 № Пр-2302 в части увеличения до 12 лет межремонтного срока эксплуатации автомобильных дорог (далее – Комплекс мер) (срок завершения мероприятий – 2016 год).

В целях оптимизации (детализации) расчетов денежных затрат актуализированные

нормативы (по сравнению с действующими) будут носить дифференцированный характер. При этом планируется установить отдельные нормативы для расчета затрат по автомобильным дорогам и по искусственным сооружениям (мостам и путепроводам) с учетом перспективных конструкций дорожных одежд (применительно к дорожно-климатическим зонам), а также использования инновационных технологий и материалов в объеме, установленном государственной программой.

Таким образом, актуализация нормативов денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения и правил их расчета с учетом Технического регламента и Комплекса мер позволит выполнить обоснованный расчет потребности в денежных средствах, запрашиваемых Федеральным дорожным агентством при подготовке предложений по формированию федерального бюджета, в том числе на долгосрочный период. Кроме того, станет возможным использовать нормативы не только для целей бюджетного планирования, но и для формирования программ дорожных работ.

Отдельно необходимо рассказать о продолжении совместной работы, осуществляемой Минтранс России совместно с ФЦС Минстроя России, в части разработки и уже актуализации укрупненных нормативов цены конструктивных решений (далее – НЦКР), предназначенных для определения

сметной стоимости объектов капитального строительства.

Так, в целях апробации и возможной актуализации утвержденного в апреле 2014 года НЦКР «Автомобильные дороги» проводится опытное применение расчета сметной стоимости строительства по НЦКР (ресурсный метод) по двум объектам Росавтодора (автодорога М-5 «Урал», Рублево-Успенское шоссе на подъезде к г. Одинцово), а также по объектам Государственной компании «Автодор» (строительство ЦКАД), по результатам которого при необходимости будет проведена корректировка НЦКР.

Продолжается в плановом порядке разработка НЦКР «Мосты и путепроводы». В настоящее время в расчетах стоимости работ с применением дорогостоящих высокопроизводительных строительных машин и механизмов современных марок (бетононасосы) рабочей группой выявлено расхождение плановой стоимости машино-часа с фактическими затратами из-за учтенных в составе действующих сметных нормативов норм рабочего времени устаревших механизмов, которые увеличивают продолжительность рабочего цикла.

Наконец, следует выделить те важнейшие для отрасли задачи, которые были сформулированы Президентом Российской Федерации В.В. Путиным по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 8 октября 2014 года (от 12.11.2014 № Пр-2651ГС). Данные задачи связаны с обеспечением реализации мероприятий по повышению достоверности определения сметной стоимости работ при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог общего пользования. В этой связи важно обратить особое внимание на следующие вопросы:

- применение ресурсного метода определения стоимости проектов и использование укрупненных нормативов цены конструктивных решений по видам дорожно-строительных работ;
- создание общероссийской и региональных баз данных стоимости материально-технических и трудовых ресурсов, а также объектов-аналогов;
- осуществление регулярной актуализации единичных расценок и элементных

сметных норм на строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

Во исполнение указанных задач Минтранс России произведен анализ предложений, поступивших от Федерального дорожного агентства, Государственной компании «Автодор», отраслевых ассоциаций, субъектов РФ и других соисполнителей программы.

Предложения систематизированы и сгруппированы по идентичным, совпадающим темам, исключены дублирующие и неактуальные мероприятия.

По результатам предварительного анализа данных мониторинга, в Минтрансе России 2 апреля 2015 года

проведено совещание с участием представителей Минстроя России и дорожного сообщества. После совещания сформирован проект Плана мероприятий – «дорожная карта» по повышению достоверности определения сметной стоимости работ при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог (далее – План мероприятий).

Учитывая, что головным исполнителем отмеченных задач является Минстрой России, доработанный Минтранс России по всем поступившим замечаниям и предложениям План мероприятий в установленном порядке направлен для обсуждения и дальнейшего утверждения в Минстрой России.

Подводя итог данной статьи, необходимо отметить существенный вклад по совершенствованию ценообразования в сфере дорожной деятельности, внесенный недавно принятыми нормативными правовыми актами Минтранса России. Также следует отметить предстоящую совместную работу по дальнейшей оптимизации и актуализации сметной нормативной базы в дорожном хозяйстве в рамках исполнения перечня поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина – по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации.

**Материал предоставлен службами
Министерства транспорта РФ**



Негабаритные перевозки: новые правила – новые модели!

С 1 июля в России действуют новые правила на перевозку негабаритного груза: правительство изменило расчет возмещения вреда, наносимого спецтранспортом окружающей среде, и дополнило решение о временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам (Постановление от 27 декабря 2014 года № 1590 «О внесении изменений в Постановление правительства РФ от 9 января 2014 года № 12 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства РФ по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам РФ»).

Вступление в силу этих правил означает появление дополнительных трудностей у перевозчиков – и при выборе маршрута следования, и при расчете затрат на него. Как в новых условиях платить меньше? Покупать тралы с меньшим собственным весом!

Завод SPECPRICEP совместно с итальянскими и голландскими партнерами разработал модели сверхлегких и многоосных полуприцепов, созданных для перевозки негабаритного груза весом 30, 41 и 47 тонн. Конструкторы снизили вес прицепа и при этом учли динамические перегрузки, которые ждут спецтранспорт на российских дорогах. А большее количество осей и двухскатные колеса снижают негативное воздействие на дороги.

Прицепы изготавливают из трех типов сталей. Лонжероны и несущие элементы – из европейской стали с пределом текучести 700 МПа ОВАКО, 10XCHD и 09Г2С. Благодаря техническим решениям конструкторов SPECPRICEP теперь вам не придется платить сотни тысяч, а то и миллионы рублей за перевозки негабарита.

- **30 тонн – 5-осный полуприцеп с односкатной (двухскатной) ошиновкой. Вес прицепа: 9,5 тонн.**
- **41 тонна – 6-осный полуприцеп с двухскатной ошиновкой. Вес прицепа: 12,5 тонн.**
- **47 тонн – 7-осный полуприцеп с двухскатной ошиновкой. Вес прицепа: 13,5 тонн.**

Также завод усовершенствовал модель балковоза для транспортировки мостовых балок и пролетов. Грузоподъемность этой пятиосной модели в разных исполнениях составляет от 40 до 90 тонн. Теперь прицеп оснащен устройством принудительного управления осями, что уменьшает радиус поворота автопоезда, облегчает управление и повышает устойчивость на бездорожье. Задняя тележка автоматически сама движется по траектории тягача. С помощью пульта дистанционного управления оператор также может повернуть колеса по любой траектории движения. Груз крепко фиксируют качающиеся ложементы с винтовыми зажимами на поворотных кругах, установленные на передней и задней тележке балковоза. Для надежного крепления Т-образных балок предусмотрены винтовые упоры.

SPECPRICEP разрабатывает прицепную технику грузоподъемностью до 600 тонн. Создавая новые модели, завод учитывает требования заказчика. Вместе с тем прицепы и полуприцепы остаются универсальными за счет применения конструкторских решений, позволяющих изменять длину, ширину и прочие параметры уже в процессе работы.

тел. +7 (499) 346-03-17, club@specpricep.ru, www.specpricep.ru