

ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬНОГО ЗАКАЗА Г. МОСКВЫ



**ПИСКАРЕВ
Александр Игоревич,**

главный специалист
Департамента строительства г. Москвы

В соответствии с действующим законодательством движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов сверх нормы, допускается при наличии специального разрешения¹. Разрешение выдается в случаях, когда груз не может быть разделен на части без риска его повреждения².

Однако с июля текущего года вступили в силу изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272³. На основании новой редакции постановления с 1 июля 2015 г. Департамент жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства г. Москвы **прекратил выдачу разрешений на делимый груз.**

Реализация законодательных изменений приводит к систематической недозагрузке транспортных средств, при неизменных предельно допустимых массах (масса груза + масса ТС). В Таблице 1

представлен анализ грузоподъемности и массы конкретных марок грузовых транспортных средств (ТС) в сравнении с законодательно допустимой.

Таким образом, средняя недозагрузка грузового транспорта, наиболее применимого в государственном строительном заказе (трехосных, четырехосных автосамосвалов), составляет 28%. Сложившаяся ситуация приводит к существенному увеличению пробега транспортных средств.

Одновременно с ограничением допустимой массы транспортного средства изменен и порядок наложения штрафов за нарушение ст. 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 13.07.2015). В Таблице 2 проведен сравнительный анализ изменений административных наказаний.

Ввиду того, что перевозка тяжеловесного делимого груза должна производиться с недозагрузкой транспортных средств (см. Таблицу 1), а штраф взимается с перегруза в 2% (см. Таблицу 2), у под-

**Таблица 1.
Грузоподъемность и масса грузовых транспортных средств**

Наименование ТС	Кол-во осей	Вес машины, тонн	Грузоподъемность, тонн	Максимальный вес ТС при полной загрузке, тонн	Допустимые массы ТС, тонн	Недозагрузка ТС
Самосвал МАЗ 5550В3-480-12	2	8,5	12	20,5	18	12%
Самосвал КамАЗ 53605		9	11	20		10%
Самосвал СКАНИЯ Р380СВ6Х4ЕНЗ	3	14	25	39	25	36%
Самосвал КамАЗ 6520		13	20	33		24%
Самосвал МАЗ – 551605-280		13	20	33		24%
Самосвал СКАНИЯ Р380СВ8Х4ЕНЗ	4	16	32	48	32	33%
Самосвал КамАЗ 65201		15,4	25,5	41		22%
Средняя недозагрузка ТС:						23%
Средняя недозагрузка трех- и четырехосных ТС						28%

¹ Ч. 1, 2 ст. 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

² П. 51 Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2014 г. № 7.

³ П. 75 Постановления Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272 (в ред. Постановления Правительства Российской Федерации от 09.01.2014 №12 (ред. 18.05.2015)).

Таблица 2.
Изменение порядка административных наказаний

№	Вид нарушения	Величина штрафа					
		БЫЛО			СТАЛО		
		Водитель	Должностное лицо	Юридическое лицо	Водитель	Должностное лицо	Юридическое лицо
1	Перевозка без специального разрешения	2000–2500 руб. или лишение прав 4–6 мес.	15 000–20 000 руб.	400 000–500 000 руб.			
2	Превышение допустимой нагрузки на ось более чем на 5% с разрешением	1500–2000 руб.	10 000–15 000 руб.	250 000–400 000 руб.			
3	Превышение допустимой нагрузки на ось, указанной в специальном разрешении, на 2–10 % либо без специального разрешения				1000–1500 руб.	10 000–15 000 руб.	100 000–150 000 руб.
					В случае автоматической фиксации нарушения (фото, видео и т.д.) на владельца ТС – штраф 150 000 руб.		
4	Превышение допустимой нагрузки на ось на 10–20% без специального разрешения				3000–4000 руб.	25 000–30 000 руб.	250 000–300 000 руб.
					В случае автоматической фиксации нарушения (фото, видео и т.д.) на владельца ТС — штраф 300 000 руб.		
5	Превышение допустимой нагрузки на ось на 20–50% без специального разрешения				5000–10 000 руб.	35 000–40 000 руб.	350 000–400 000 руб.
					или лишение прав 2–4 мес.		
					В случае автоматической фиксации нарушения (фото, видео и т.д.) на владельца ТС — штраф 400 000 руб.		
6	Превышение допустимой нагрузки на ось, указанной в специальном разрешении на 10–20%				3000–4000 руб.	20 000–25 000 руб.	200 000–250 000 руб.
					В случае автоматической фиксации нарушения (фото, видео и т.д.) на владельца ТС — штраф 250 000 руб.		
7	Превышение допустимой нагрузки на ось, указанной в специальном разрешении на 20–50%				4000–5000 руб.	30 000–40 000 руб.	300 000–400 000 руб.
					или лишение прав 2–4 мес.		
					В случае автоматической фиксации нарушения (фото, видео и т.д.) на владельца ТС — штраф 400 000 руб.		
8	Превышение допустимой нагрузки на ось, указанной в специальном разрешении, более чем на 50%, либо без специального разрешения				7000–10 000 руб.	45 000–50 000 руб.	400 000–500 000 руб.
					или лишение прав 4–6 мес.		
					В случае автоматической фиксации нарушения (фото, видео и т.д.) на владельца ТС — штраф 500 000 руб.		

рядных организаций — исполнителей государственных контрактов возникают следующие издержки:

- дополнительный пробег собственного автотранспорта с соответствующими издержками (расход топлива, износ транспорта и т.д.);
- увеличение стоимости строительных материалов из-за удорожания логистики;
- взвешивание транспорта перед выездом в рейс (необходимо приобретать весы);

Несомненно, принятые законодательные изменения приводят, в свою очередь, к ухудшению общей ситуации в городе:

- увеличение загруженности дорог из-за дополнительного пробега грузового транспорта;
- увеличение стоимости объектов капитального строительства государственного заказа;
- ухудшение экологической ситуации в городе.

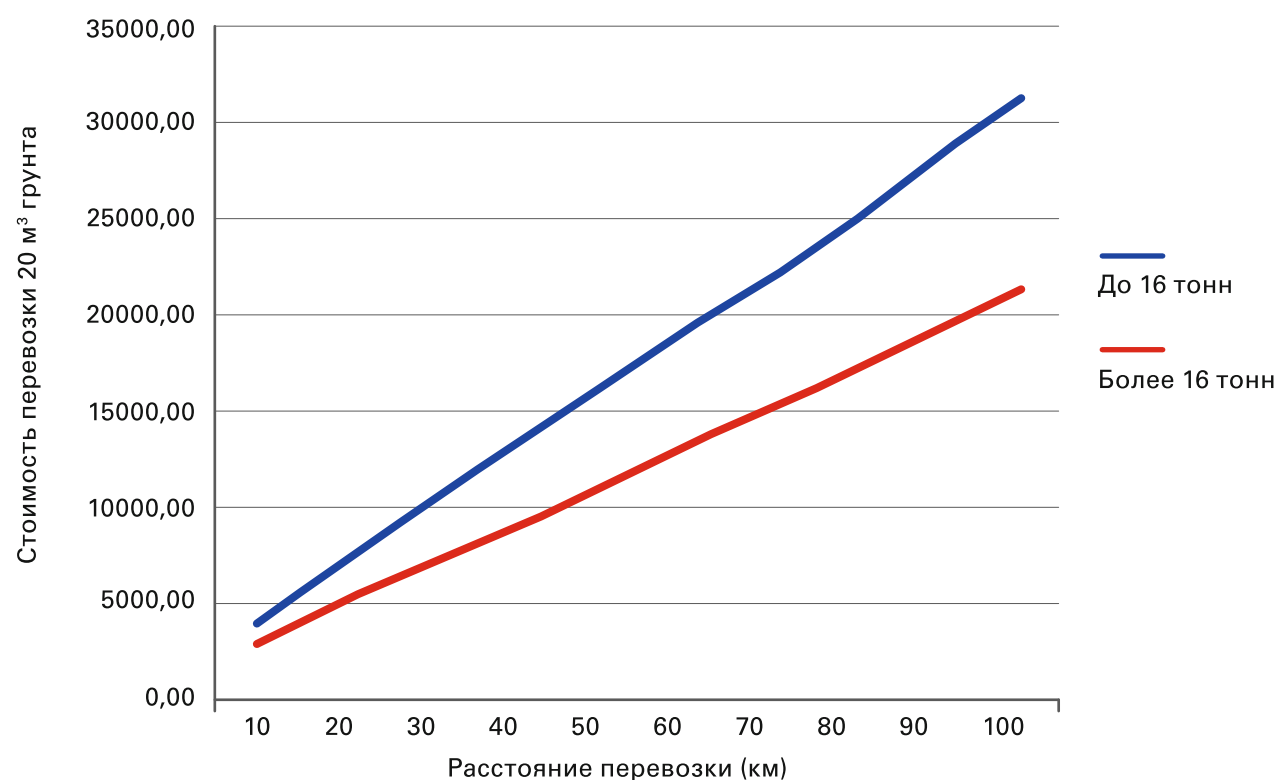
Однако в рамках существующей системы государственного строительного заказа г. Москвы при проектировании новых объектов у государственного заказчика имеется возможность адекватного реагирования на увеличение стоимости затрат на перевозку грузов. Сметно-нормативная база ТСН-2001 содержит в себе расценки на транспортировку грузов автоса-



Таблица 3.
Зависимость стоимости перевозки 20 м³ грунта из-под зданий и коммуникаций от применяемой расценки (в ценах 09.2015 г.)

Расстояние (км)	Стоимость перевозки по применяемой расценке (руб.)		Разница стоимости в зависимости от расценки
	До 16 тонн	Более 16 тонн	
10	3903,45	2912,90	34,01%
20	6950,08	4955,20	40,26%
30	10005,60	7008,88	42,76%
40	13043,62	9053,63	44,07%
50	16093,38	11096,28	45,03%
60	19141,43	13149,76	45,56%
70	21906,90	15037,44	45,68%
80	24912,89	17226,14	44,62%
90	28303,69	19298,92	46,66%
100	31321,42	21316,46	46,94%

Рисунок 1.
Зависимость стоимости перевозки грунта от применяемой расценки



мосвалами грузоподъемностью до 16 тонн и более 16 тонн.

После вступления в силу Постановления Правительства РФ от 27.12.2014 № 590 проектные организации при проектировании объектов капитального строительства, финансируемых из бюджета г. Москвы, стали применять расценку на транспортировку грузов автосамосвалами грузоподъемностью до 16 тонн.

Ниже приведен сравнительный анализ стоимости расценок на транспортировку 20 м³ грунта из-под зданий и коммуникаций в ценах сентября 2015 г. (Таблица 3, рис. 1).

Таким образом, при проектировании объектов городского заказа государственный заказчик имеет возможность компенсировать подрядным организациям объективное увеличение издержек в связи с возросшими логистическими затратами за счет использования в проекте более дорогих сметных расценок (до 16 тонн).

Следует также иметь в виду, что с 1 августа 2015 г. вступило в силу Постановление Правительства Москвы от 19.05.2015 № 299-ПП «Об утверждении правил проведения земляных работ, установки временных ограждений, размещения временных объектов в городе Москве», которое содержит но-

вые требования по восстановлению благоустройства после проведения работ с занятием проезжей части и тротуаров. Восстановление асфальтобетонного покрытия осуществляется во всю ширину тротуаров и дорог (от борта до борта проезжей части).

Проектные организации учитывают изменения законодательства при проектировании объектов капитального строительства, финансируемых из бюджета г. Москвы.

Уменьшение нагрузки на дорожную сеть Москвы от ограничения массы грузового транспорта увеличивает эксплуатационный срок службы транспортной сети. Повышенные требования к ширине восстанавливаемого покрытия влекут его внеплановое обновление. Все это вызывает, с одной стороны, увеличение стоимости строительства, а с другой — повышение эксплуатационных показателей дорог и уменьшение стоимости на текущий и капитальный ремонт.

Таким образом, с точки зрения бюджетной эффективности должно произойти перераспределение затрат на строительство объектов городского заказа за счет уменьшения статьи на обслуживание дорог. В противном случае изменение законодательства приведет только к удорожанию объектов государственного строительного заказа. ■

