МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
(РОСАВТОДОР)

Введены в действие распоряжением
Минтранса России
от 15.09.2003 г. № ОС-804-р

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЗРАБОТКЕ ОТРАСЛЕВЫХ НОРМАТИВОВ ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ НА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПЛАТНЫХ УСЛУГ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Издание официальное

Москва 2003

gost.e-ecolog.ru

1. ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время наблюдается резкое возрастание интенсивности автомобильного движения на федеральных автомобильных дорогах общего пользования Российской Федерации, особенно значительно увеличивается доля дальних грузопассажирских перевозок автотранспортом, включая международные перевозки.

В связи с этим настоятельно необходимо расширить сеть сервисного обслуживания на автомобильных дорогах России и принять меры по его дальнейшему государственному регулированию.

Размещение ассортимента и комплектности предлагаемых услуг сервисного обслуживания на автомобильных дорогах, введение новых видов и форм обслуживания участников дорожного движения связаны с оказанием дорожными организациями заказчикам платных услуг по согласованию размещения объекта, контроля за выполнением выданных технических условий, по внесению изменений в паспорт дороги и др.

Дальнейшее расширение сервисного обслуживания участников автомобильного движения и жителей близлежащих к автомобильным дорогам населенных пунктов связано также с необходимостью соблюдения требований повышения безопасности дорожного движения, экологической безопасности и соблюдения архитектурной планировки местности.

Государственному регулированию указанных проблем посвящены следующие нормативные документы:

1. Указ Президента Российской Федерации «О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования» от 27 июня 1998 г. № 727.

2. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования» от 01 декабря 1998 г. № 1420.

3. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил зачисления и использования средств, полученных организациями дорожного хозяйства от оказания

платных услуг, оказываемых организациями дорожного хозяйства» от 20 февраля 2002 г. № 120.

Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 20.02.2002 г. № 120 необходимо разработать нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг и перечень платных услуг, предоставляемых организациями дорожного хозяйства по размещению объектов дорожного сервиса.

Целью данной работы является обоснование и разработка указанных нормативов. Основным критерием установления величины нормативов является возмещение материально-технических затрат, связанных с изучением и выдачей технических условий на размещение объектов сервисного обслуживания. А также возмещение дополнительных сверхнормативных затрат на ремонт и содержание участка автомобильной дороги, находящегося в зоне размещения объектов сервиса.

Сверхнормативные затраты вызваны преждевременным разрушением конструкций дорожной одежды в местах частого разгона и торможения автомобильного транспорта, повышенными расходами на обеспечение безопасности движения в зоне размещения объектов дорожного сервиса и другими объективными причинами.

Данные Рекомендации разработаны канд. экон. наук Ногай В.А., инженерами Логиновым А.А., Савиным В.И. (ООО «Дорпроект-ресурс»).

2. ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Основной целью дальнейшего совершенствования сервисного обслуживания на федеральных автомобильных дорогах общего пользования является создание такой системы, при которой автотрасса станет объектом не только наивыгоднейшего вкладывания средств в инфраструктуру, но и сам уровень сервисного обслуживания станет привлекательным средством для

привлечения инвесторов с различной формой собственности. При этом возрастает занятость населения на объектах дорожной инфраструктуры, что немаловажно при современном состоянии экономики регионов России; уровень дорожного сервиса России приближается к европейскому уровню обслуживания на дорогах с учетом различных местных условий и на основе существующих российских федеральных законов.

Расширение ассортимента и комплектность предлагаемых услуг сервисного обслуживания на автомобильных дорогах, введение новых видов и форм обслуживания участников дорожного движения связано с соблюдением технических условий, выдаваемых органами управления дорожным хозяйством на размещение объектов дорожного сервиса и рекламы, требованиями безопасности дорожного движения, экологической безопасности и архитектурной планировки местности.

Нормативными документами СНиП «Автомобильные дороги» (2.05.02-85), «Методические указания по определению состава объектов автосервиса и их размещения на автомобильных дорогах общегосударственного и республиканского значения в РСФСР» (РСН 62-86) регламентирован состав предприятий и объектов автосервиса.

Анализ современного состояния дорожной инфраструктуры свидетельствует о том, что к объектам дорожного сервиса относятся:

- площадки отдыха -- предназначены для кратковременного отдыха водителей и пассажиров, проверки состояния транспортных средств и грузов, устранения мелких неисправностей;
- охраняемые площадки-стоянки – предназначены для безопасной ночной стоянки транспортных средств;
- площадки для кратковременной остановки автомобилей – предназначены для остановки и кратковременной стоянки транспортных средств у объектов дорожного сервиса;
- мотели – предназначены для кратковременного отдыха водителей и пассажиров и представляют собой комплекс из гостиницы специальной планировки, столовой, кафе или ресторана, открытой или закрытой стоянки автомобилей;

- кемпинги – предназначены для продолжительного отдыха водителей и пассажиров;
- пункты питания – предназначены для удовлетворения потребностей участников движения в еде;
- предприятия торговли – предназначены для удовлетворения повседневного спроса пассажиров и водителей, проезжающих по дороге, в предметах личной гигиены, туристических принадлежностях, сувенирах, фасованных пищевых продуктах и т.п.;
- пассажирские автостанции и автовокзалы – предназначены для обслуживания пассажиров пригородных и междугородних автобусных маршрутов;
- автобусные остановки – предназначены для посадки и высадки пассажиров рейсовых автобусов и представляют собой холодные неотапливаемые помещения;
- автозаправочные станции (АЗС) – предназначены для обеспечения заправки всех видов транспортных средств горюче-смазочными материалами, продажи запасных частей, автопринадлежностей, автопрепаратов и автокосметики. Ассортимент нефтепродуктов должен быть рассчитан на обслуживание транспортных средств всех моделей;
- станции технического обслуживания (СТО) – предназначены для технического обслуживания транспортных средств, их ремонта, регулировки и мойки, продажи запасных частей, основного ассортимента автопринадлежностей, автопрепаратов, автокосметики и оборудования для автомобилей;
- моечные пункты – предназначены для механизированной мойки транспортных средств;
- транспортно-экспедиционные предприятия – предназначены для организации грузовых перевозок, допустимых для движения по автомобильным дорогам общего пользования. Имеют в своем составе оборудование для взвешивания транспортных средств и определения их габаритов, а также площадку для временной стоянки транспортных средств, задержанных за нарушение весовых и габаритных параметров.

Федеральные автомобильные дороги, являющиеся международными маршрутами, при интенсивности свыше 7 тыс. авт./сут

при соответствующем технико-экономическом обосновании должны быть оборудованы средствами технологической связи для обеспечения экстренного вызова технической или медицинской помощи, а также сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД.

Большая часть системы услуг по обслуживанию автомобильных грузопотоков сосредоточена вблизи городов и тяготеет к обслуживанию местных жителей. Значительную часть предложений по размещению объектов дорожного сервиса составляют отдельные быстроокупаемые проекты (АЗС, СТО, малые предприятия торговли и питания), а не предложения по комплексному решению проблемы дорожной инфраструктуры. В зависимости от интенсивности движения, экономической развитости региона, по которому проходит автомобильная дорога, и других факторов количество размещенных и предполагаемых к размещению объектов дорожного сервиса может варьироваться. Внешний вид, техническое оснащение, уровень услуг и комфорта не всегда соответствуют требуемому уровню обустройства федеральных автомобильных дорог. Данное положение непосредственно связано с экономическим состоянием страны и регионов, застоем в хозяйственном развитии территорий.

В основном из уже размещенных объектов дорожного сервиса можно выделить (по видам сервисных услуг) три типа:

- обслуживающие только автомобилистов – такие объекты, как АЗС, СТО, пункты питания, магазины автозапчастей, мойки;
- обслуживающие пассажиров – автобусные остановки, пешеходные переходы;
- обслуживающие всех участников движения – магазины (продовольственные и промтоварные), оптовые рынки, кафе и рестораны и т.д.

Финансирование объектов дорожного сервиса за счет средств федерального и местных бюджетов не предусмотрено, их размещение происходит в основном за счет средств частных инвесторов. Наметившаяся в настоящее время тенденция к увеличению доли междугородних и межгосударственных грузоперевозок (в перспективе эта тенденция сохранится), а также отсутствие бюджетных средств на цели обустройства пре-

доставляет частному и инвестиционному капиталу возможность вливания средств в сервисную инфраструктуру.

Размещение, номенклатура, размеры объектов системы сервисного обслуживания участников дорожного движения зависят от многих факторов:

- интенсивности и состава движения;
- степени хозяйственного освоения района проложения дороги;
- зоны поездок;
- средней скорости движения на маршруте, характера функций сооружений, их привлекательности, следовательно, доходности.

Теоретическая модель оптимального размещения сооружений обслуживания движения может быть выражена как функциональная зависимость:

$$P = f(L, N, Пр, Зп, U, A, t, n),$$

где L – протяженность дороги, км;

N – интенсивность движения транспорта, авт./сут;

Пр – плотность населенных пунктов в районе проложения автомобильной дороги;

Зп – зона поездок;

U – средняя скорость движения на маршруте, км/ч;

A – привлекательность сооружений обслуживания и его доходность;

t – продолжительность пребывания водителей и пассажиров в предприятиях обслуживания, ч;

n – число проезжающих по дороге, пользующихся данным видом услуг.

В результате обследования благоустройства автомобильных дорог специалистами предложена классификация местных условий для целей проектирования системы обслуживания движения.

По этой классификации местные условия района проложения дороги могут быть отнесены к одной из пяти групп в зависимости от плотности расселения и интенсивности движения:

1-й – густонаселенные районы; автомобильные дороги с незначительной долей транзитного движения при интенсивности менее 10000 авт./сут;

2-й – густонаселенные районы; автомобильные дороги с высокой интенсивностью движения, более 10000 авт./сут при значительной доле транзитных автомобилей в потоке;

3-й – неосвоенные малообжитые районы; автомобильные дороги с преобладанием в потоке транзитных автомобилей (независимо от интенсивности движения);

4-й – сельскохозяйственные районы с расстояниями между городами более 150 км; автомобильные дороги с преобладанием транзитного движения при интенсивности от 1000 до 10000 авт./сут;

5-й – курортные районы, исторические и достопримечательные места; автомобильные дороги независимо от интенсивности движения.

На размещение сооружений сервисного обслуживания участников дорожного движения влияет продолжительность поездок. Отдельными специалистами предлагается ввести понятие о трех зонах обслуживания движения в соответствии с разными стадиями поездок на автомобиле.

При первичном уровне обслуживания автотранспортных средств на расстоянии 15-20 км от крупных населенных пунктов предоставляются минимально необходимые виды услуг – обязательно наличие АЗС, СТО, кратковременной стоянки для отдыха, мобильных пунктов питания, торговых точек (I зона).

На втором уровне сервисного обслуживания участников дорожного движения на расстоянии 40-70 км от крупных населенных пунктов предоставляется расширенный ассортимент услуг по обслуживанию автомобилей и отдыха водителей. Добавляются охраняемые стоянки, продовольственные и промтоварные магазины, кафе, аптечные киоски, телефоны, кемпинги, гостиницы «ночь + завтрак» с продолжительностью отдыха от нескольких часов до суток (II зона).

Третий уровень сервисного обслуживания тяготеет к существующим крупным населенным пунктам и городам. Добавляются кемпинги и мотели, оборудованные элементами развлечения, магазины проката и продажи спорттоваров, пункты скорой помощи, супермаркеты, контейнерные площадки и склады; обязательно наличие СТО. Продолжительность отдыха от суток

до 3-4 дней (туристы). Комплексные объекты дорожного сервиса третьего уровня размещаются через 100-150 км (III зона).

Финансирование размещения объектов дорожного сервиса и оказание услуг участникам дорожного движения не предусмотрено из федерального бюджета, поэтому привлекаются средства частных инвестиций в развитие сервисной инфраструктуры. Однако в условиях отсутствия необходимого государственного регулирования инвесторы вкладывают инвестиции в сооружение объектов с минимальными (до 1 года) сроками окупаемости вложенных средств, превращая автомобильную дорогу в выгоднейший объект получения доходов.

По мнению специалистов, наиболее эффективной организацией бытового и технического обслуживания участников дорожного движения является объединение объектов дорожного сервиса в различные виды комплексов обслуживания, что позволяет подводить общие коммуникации, объединять источники водо-, тепло- и энергоснабжения, строить общие бытовые помещения, подъезды и стоянки, а также значительно улучшать обслуживание проезжающих по дороге.

Размещение объектов дорожного сервиса осуществляется как на земельных участках в пределах придорожных полос, так и земельных участках, находящихся вне этих полос, требующих специального доступа к ним (подъездов, съездов, примыканий и т.п.).

В зависимости от расположения объектов дорожного сервиса относительно дороги их можно разбить на следующие группы:

1. Расположенные непосредственно у дороги и на расстоянии до 150 м от дороги с устройством необходимых подъездов. К таким объектам относятся автобусные остановки, площадки отдыха, площадки-стоянки при объектах сервиса, расположенные у дороги, АЗС, СТО, предприятия питания, моечные пункты и пункты весового контроля.

2. Расположенные в удалении от дороги. К ним относятся мотели, кемпинги, автогостиницы.

3. Автостанции и автовокзалы располагают с учетом местных пассажирских транспортных связей, планировочных

решений населенного пункта и обеспечения удобства населения, поэтому они могут быть размещены как непосредственно у дороги, так и в удалении от нее с устройством соответствующих подъездов.

Комплексы дорожного сервиса и отдельно стоящие объекты дорожного сервиса размещаются как на транзитных внегородских участках дорог, так и на территории придорожных населенных пунктов.

Отдельно стоящие объекты дорожного сервиса могут быть связаны с дорогой одним въездом и одним выездом. Иногда допускается совмещение въезда и выезда. Все виды размещения объектов дорожного сервиса и их комплексов относительно дороги сводятся к двум основным схемам: тупиковой и линейной. При выборе площадки под объекты дорожного сервиса учитывается их возможное дальнейшее стадийное развитие в комплекс, принимая во внимание возможность реконструкции дороги, при которой допускается только перестройка подъездов.

При размещении объектов дорожного сервиса должны быть обеспечены удобство и безопасность движения на дороге, на территории объектов дорожного сервиса и комплексов, безопасность съезжающих и выезжающих автомобилей, а также безопасность пешеходов.

На дороге на нормируемых расстояниях от объектов дорожного сервиса и у съездов к объектам сервиса установлены дорожные знаки.

Проезжая часть основной дороги, стоянка и подъезды к объектам дорожного сервиса оборудованы горизонтальной разметкой в соответствии с действующими нормами.

В схемах размещения объектов дорожного сервиса предусматривается возможность устройства переходно-скоростных полос разгона и торможения, необходимость которых определяется по интенсивности движения на дороге и количеству автомобилей, съезжающих к объекту сервиса или комплексу.

При выборе места строительства объектов дорожного сервиса согласовываются условия присоединения сетей проектируемого объекта к существующим инженерным коммуникациям.

При согласовании размещения объекта дорожного сервиса в придорожной полосе заявитель и орган управления федеральной автомобильной дорогой должны определить условия использования участка полосы отвода федеральной автомобильной дороги для устройства подъездов к объекту, съездов, примыканий. Эти условия оформлены в виде договора.

Как правило, объекты дорожного сервиса расположены на территориях с особым режимом использования, к которым относятся:

- полоса отвода;
- придорожная полоса;
- резервная зона;
- зона охраны объектов дорожного хозяйства (электро-, водо-, газо-, теплоснабжения, канализации, связи и т.п.).

В свою очередь, территории объектов дорожного сервиса пересекают в наземном, подземном и надземном исполнении различные инженерные и транспортные коммуникации, имеющие охранные зоны с установленным режимом использования, которые следует учитывать при эксплуатации, ремонте и обслуживании автомобильных дорог.

При отсутствии проектных материалов по конкретному объекту границы зон устанавливаются по нормативам, определяемым на основании соответствующих нормативных правовых документов. При этом рекомендуется использовать имеющиеся карты ограничений и обременений в использовании земель административных районов, материалы исполнительных съемок строительства различных режимообразующих объектов, проекты землеустройства и планировки населенных мест и другие материалы, содержащие информацию о режимообразующих объектах и зонах с особым правовым режимом использования земель.

На федеральных дорогах общего пользования указом Президента Российской Федерации от 27.06.98 г. № 727 установлены требования по порядку использования и содержания придорожных полос:

- федеральная автомобильная дорога общего пользования имеет с каждой стороны придорожные полосы шириной не менее 50 м, считая от границы полосы отвода;
- в придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования запрещается строительство капитальных сооружений, за исключением объектов дорожной службы, а также зданий и сооружений, предназначенных для обслуживания владельцев и пассажиров автотранспортных средств (объектов дорожного сервиса).

Правила установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования утверждены постановлением Правительства РФ от 01.12.98 г. № 1420 с уточнением редакции от 02.02.2000 г. № 100 и устанавливают, что придорожные полосы федеральных автомобильных дорог общего пользования являются зонами с особым режимом использования земель, который предусматривает ряд ограничений при осуществлении хозяйственной деятельности в пределах этих полос для создания нормальных условий эксплуатации автомобильных дорог и их сохранности, обеспечения требований безопасности дорожного движения и безопасности населения.

Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, должны быть уведомлены соответствующими органами исполнительной власти субъектов РФ об особом режиме использования этих земель.

Земельные участки в пределах придорожных полос у их собственников, владельцев, пользователей и арендаторов не изымаются.

Обозначение границ придорожных полос осуществляют органы управления федеральными автомобильными дорогами.

Земли, занятые придорожными полосами, подлежат государственному кадастровому учету в установленном порядке.

Размещение в пределах придорожных полос объектов разрешается при соблюдении следующих условий:

- объекты не должны ухудшать видимость на федеральной автомобильной дороге и другие условия безопасности дорожного

движения и эксплуатации этой автомобильной дороги и расположенных на ней сооружений, а также создавать угрозу безопасности населения;

- выбор места размещения объектов должен осуществляться с учетом возможной реконструкции федеральной автомобильной дороги;
- размещение, проектирование и строительство объектов должно производиться с учетом требований стандартов и технических норм безопасности дорожного движения, экологической безопасности, строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Размещение объектов дорожного сервиса в пределах придорожных полос должно производиться в соответствии с нормами проектирования и строительства этих объектов, а также планами и генеральными схемами их размещения, утвержденными Российским дорожным агентством по согласованию с главным управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 02.02.2000 г. № 100).

При выборе места размещения объектов дорожного сервиса следует стремиться к сокращению до минимума числа примыканий, подъездов к федеральной автомобильной дороге и съездов с нее, располагая, как правило, эти объекты комплексно в границах земель, отведенных для этих целей.

Объекты дорожного сервиса обустраиваются площадками для стоянки и остановки автомобилей, а также подъездами, съездами и примыканиями, обеспечивающими доступ к ним с федеральной автомобильной дороги. При примыкании к федеральной автомобильной дороге подъезды и съезды оборудуются переходно-скоростными полосами и обустроены таким образом, чтобы обеспечить безопасность дорожного движения.

Строительство и содержание объектов дорожного сервиса, включая площадки для стоянки и остановки автомобилей, подъезды и съезды к ним, осуществляются за счет средств их владельцев.

Размещение инженерных коммуникаций в пределах придорожных полос допускается только по согласованию с Российским дорожным агентством или уполномоченными им органами, на которые возложено управление федеральными автомобильными дорогами (в ред. постановления Правительства РФ от 02.02.2000 г. № 100).

В соответствии со ст. 131 Гражданского кодекса РФ различают государственную регистрацию прав на недвижимое имущество и сделок с ним и специальную регистрацию или технический учет отдельных видов недвижимого имущества.

В случае нового строительства согласно ст. 25 ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» от 21.07.1997 г. № 122 «право на вновь созданный объект недвижимого имущества (объекта дорожного сервиса) регистрируется на основании документов, подтверждающих факт его создания».

Государственной регистрации подлежат права собственности и другие вещные права на недвижимое имущество и сделок с ним в соответствии со статьями 130, 131, 132 и 164 Гражданского кодекса РФ. Согласно статье 131 Гражданского кодекса РФ регистрации подлежат «право собственности, право хозяйственного ведения, право оперативного управления, право пожизненного наследуемого владения, право постоянного пользования, ипотека, сервитуты, а также иные права в случаях, предусмотренных настоящим Кодексом».

Государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним подлежат все обладатели и держатели прав как в Российской Федерации в целом, так и отдельные граждане.

Обладатели прав на земельные участки

Государственная собственность		Муниципальная собственность	Собственность и иные права юридических лиц РФ и иностранных государств		Собственность и иные права физических лиц
РФ	Субъекты РФ		Коммерческие	Некоммерческие	Граждане РФ и иностранных государств

Наряду с государственной регистрацией вещных прав на недвижимое имущество подлежат государственной регистрации ограничения (обременения) прав на него, в том числе сервитут, ипотека, доверительное управление, аренда (из статьи 3 ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» от 21.07.1997 г. № 122).

В соответствии со статьей 274 Гражданского кодекса РФ собственник недвижимого имущества (земельного участка, другой недвижимости) вправе требовать от собственника соседнего земельного участка предоставления права ограниченного пользования соседним участком (сервитута) для обеспечения прохода и проезда через соседний земельный участок, прокладки и эксплуатации линий электропередачи, связи и трубопроводов, обеспечения водоснабжения и мелиорации, а также других нужд собственника недвижимого имущества, которые не могут быть обеспечены без установления сервитута.

Для объектов дорожного хозяйства это могут быть требования по установлению для автомобильной дороги придорожной полосы и резервной зоны, режим использования которых установлен указом Президента РФ и постановлением Правительства РФ.

Важно отметить, что обременения земельного участка сервитутом не лишает собственника участка прав владения, пользования и распоряжения этим участком.

Установление сервитута производится по соглашению между лицом, требующим установления сервитута, и собственником соседнего участка и подлежит регистрации прав на недвижимое имущество. В случае недостижения соглашения об установлении или условиях сервитута (соразмерной платы за сервитут и др.) спор разрешается судом по иску лица, требующего установления сервитута.

Сервитут может быть установлен также в интересах и по требованию лица, которому участок предоставлен на праве пожизненного наследуемого владения или праве постоянного пользования.

Нормативно-техническое сопровождение работ по размещению объектов дорожного сервиса и иных сооружений в полосе отвода и придорожных полосах автомобильных дорог общего пользования осуществляется в соответствии с:

- Гражданским кодексом Российской Федерации (ч. 1 и ч. 2);
- указом Президента Российской Федерации от 27.06.98 г. № 727 «О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования»;
- постановлением Правительства РФ от 01.12.98 г. № 1420 «Об утверждении Правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования»;
- Типовым положением о порядке выдачи технических условий на проектирование, согласования документации, на строительство, а также оплаты оказанных услуг, утвержденным Минстроем России от 06.02.96 г.

В нижеприведенной таблице приводятся сводные данные о наличии объектов дорожного сервиса на федеральных автомобильных дорогах Российской Федерации в 1999 г.

Таблица 2.1

Наличие объектов дорожного сервиса, влияющих на безопасность движения, на федеральных автомобильных дорогах РФ в 1999 году*

Наименование показателя	№ стр.	Единица измерения	Наличие на начало отчетного периода		Наличие на конец отчетного периода	
			Всего	в том числе расположенные в полосе отвода	Всего	в том числе расположенные в полосе отвода
Всего по России						
Площадки-стоянки	01	шт.	3165	2152	3233	2206
Площадки отдыха с эстакадой	02	шт.	572	413	568	412
Моечные пункты	03	шт.	208	39	232	41
Предприятия торговли	04	шт.	2872	1053	3216	1027
Пункты питания	05	шт.	2382	917	2557	903
Мотели, кемпинги	06	шт.	250	61	269	64
АЗС	07	шт.	2519	789	2690	841
Станции технического обслуживания	08	шт.	679	151	698	170
Медпункты	09	шт.	465	59	469	63
Пункты связи	10	шт.	582	150	639	175
Общественные туалеты	11	шт.	1888	764	2019	790
Объекты рекламы	12	шт.	2330	1556	2938	1785
Пост ГИБДД, таможня	13	шт.	645	536	654	551
Пункты весового контроля	14	шт.	75	70	86	78
Прочие объекты сервиса	15	шт.	836	303	828	285
ИТОГО:			**19468**	**9013** 47%	**21096**	**9391** 45%

*Данные по наличию объектов дорожного сервиса и наружной рекламы, размещенных вдоль федеральных дорог общего пользования, представлены на основании формы статистической отчетности «Объекты дорожного сервиса», утвержденной постановлением Государственного комитета Российской Федерации по статистике 02.07.99 г. за № 5. Годовая форма (7-автодор) федерального статистического наблюдения «Сведения о наличии объектов, повышающих безопасность движения на федеральных автомобильных дорогах, и мест концентрации дорожно-транспортных происшествий».

Анализ прилагаемых сводных данных по федеральным и территориальным автомобильным дорогам Российской Федерации по объектам дорожного сервиса и конструкциям наружной рекламы показывает:

- прирост общего количества по всем категориям объектов составил 8% (в том числе наибольший рост наблюдается по объектам наружной рекламы – 26% и предприятиям торговли – 12%);

- прирост числа объектов дорожного сервиса, располагаемых в пределах полос отвода и придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования, осуществляется в основном за счет быстроокупаемых объектов (пункты питания и торговли, АЗС, АГНС).

В последние годы наблюдается бурный рост автомобильного рынка в основном за счет роста парка индивидуальных легковых автомобилей в целом по стране. Особенно это видно в Московском регионе, где за последние пять лет парк легковых автомашин вырос в 1,4 раза, а уровень автомобилизации почти в 2,0 раза и достиг в среднем по Московской области 104 единиц на 1000 жителей, что сказалось на росте интенсивности движения на дорогах. Такой уровень автомобилизации в области планировался к 2005 г. (в Генеральном плане развития Москвы и Московской области).

Ожидается дальнейший рост парка легковых автомашин. Парк легковых автомашин рассчитан исходя из темпов прироста числа автомашин за последние пять лет и составит к расчетному сроку (2005 г.) 1,1 млн. единиц (возрастет в 1,6 раза), при этом уровень автомобилизации вырастет в 1,8 раза и составит в среднем по области 185 единиц на 1000 жителей. Удельный вес легковых автомобилей в автомобильном парке области составит 80% (сейчас 74%). Интенсивность на автодорогах к этому же периоду возрастет в среднем в 1,6 раза.

Рост автомобильного парка, возросшая подвижность населения и, как следствие этого, рост интенсивности движения на автодорогах требует более активного развития объектов дорожного сервиса.

По расчету для обеспечения автомобильного парка области и транзитного потока, проходящего по основным автодорогам

Московской области, на заправках потребуется дополнительно разместить около 500 АЗС (из расчета 1 АЗС – 3 ТРК), в том числе на федеральной сети требуется 244 комплекса дорожного сервиса.

Данные, свидетельствующие о росте количества объектов дорожного сервиса и наружной рекламы, а также прогнозируемые показатели уровня автомобилизации экономики страны неизбежно повлекут повышенные расходы на ремонт и содержание автомобильных дорог.

При этом следует отметить, что в местах размещения объектов сервисного обслуживания при выполнении работ по ремонту и содержанию участков автомобильных дорог появляются дополнительные расходы, не предусмотренные действующими плановыми нормативами, которые вызваны преждевременным разрушением конструкции дорожной одежды, особенно в зоне разгона-торможения, проведением дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, устройством съездов и въездов и другими мероприятиями.

Величина данных расходов находится в функциональной зависимости от показателя интенсивности движения автомобильного транспорта. Чем выше интенсивность движения, тем выше дополнительные затраты на содержание автомобильных дорог.

Нормативы компенсирования указанных дополнительных расходов путем зачисления их в действующие источники финансирования дорожного хозяйства до настоящего времени не разработаны.

3. ОСНОВНЫЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ НОРМАТИВОВ ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ НА ОКАЗАНИЕ ПЛАТНЫХ УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

3.1. Настоящая разработка выполнена во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 28 февраля 2002 г. № 120 «Об утверждении Правил зачисления и использования

средств, полученных организациями дорожного хозяйства от оказания платных услуг, и перечня платных услуг, оказываемых организациями дорожного хозяйства».

3.2. Указанным постановлением (пункт 2) Министерству транспорта Российской Федерации поручено по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации разработать и утвердить нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг, оказываемых организациями дорожного хозяйства (в последующем – Нормативы).

3.3. Нормативы разработаны для условий функционирования организации дорожного хозяйства в 1-м территориальном районе, принятом за базовый. При использовании данных норм в других районах следует применять территориальные коэффициенты.

3.4. *Инженерно-техническое сопровождение* работ по размещению объектов дорожного сервиса и иных сооружений в полосе отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования или объектов, находящихся вне этих полос, но требующих для эксплуатации специального доступа к ним (подъездов. съездов, примыканий, площадок для стоянок автомобилей), связаны с выполнением следующих видов работ:

- проведение работ по согласованию размещения объекта (рассмотрение, принятые решения по документам заявителя, экспертиза проектно-сметной документации, выезд на предполагаемое место дислокации объекта и т.п.);
- систематический контроль выполнения выданных технических условий;
- внесение изменений в паспорт дороги;
- оформление разрешения на производство строительно-монтажных работ.

3.5. Выполнение указанных видов работ по инженерно-техническому сопровождению требует определенных затрат, подлежащих возмещению, а следовательно, и нормированию.

К числу затрат, подлежащих учету при нормировании, отнесены затраты, связанные с:

- изучением документации, представленной для получения технических условий и их согласование;

- проведением сбора данных по техническим характеристикам участка дороги в зоне предполагаемого размещения объектов;

- проведением анализа перспективного планирования дополнительных объемов работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог, а также их реконструкции;

- изучением карты планировочных работ;

- использованием автотранспорта для выездов на предполагаемое место размещения объектов;

- внесением изменений в паспорт дороги, дислокацию дорожных знаков и дорожной разметки;

- выполнением работ по осуществлению контроля размещения объектов сервиса и рекламы, а также периодического обследования размещенных капитальных объектов сервиса;

- получением разрешения на производство строительно-монтажных работ.

3.6. К числу объектов дорожного сервиса, размещение которых требует инженерно-технического сопровождения, относятся:

1. Одиночные лотки, киоски, палатки и места торговли с автомобиля.

2. Временный магазин и пункт питания.

3. Информационная стела, указатели, щиты (кроме рекламы).

4. Рекламные щиты.

5. Кафе, ресторан.

6. Магазин однопрофильный.

7. Магазин многопрофильный.

8. Пункт обслуживания автомобилей (шиномонтаж, легкий ремонт, мойка и т.п.).

9. Рынок.

10. Площадка для транспорта и стоянка.

11. Автозаправочные станции.

12. Мотели, кемпинг.

13. Комплекс дорожного сервиса.

14. Торговый комплекс.

15. Здания и сооружения, обслуживающие грузовой автотранспорт (грузовые автостанции, терминалы, платные стоянки и т.п.).

16. Устройство примыкания.

17. Прокладка коммуникаций вдоль автомобильной дороги.

18. Прокладка коммуникаций (пересечение), воздушный путь.

19. Прокладка коммуникаций (пересечение), прокол.

3.7. В условиях действия принципа формирования свободных (договорных) цен в строительной отрасли данные нормативы должны соответствовать интересам как организации, осуществляющей оперативное управление федеральными автомобильными дорогами, так и заказчиков на предоставление услуг, что в конечном итоге отвечает задачам рыночной системы ценообразования.

Этому критерию отвечает дифференциация нормативов федеральной сети автомобильных дорог по показателю интенсивности движения автомобилей как одного из основных факторов, оказывающих влияние на производственно-хозяйственную деятельность организации дорожного хозяйства и эффективность оборачиваемости капитала в размещение и функционирование объектов сервиса.

Принцип дифференциации величины нормативов (по участкам автомобильных дорог), в зависимости от величины интенсивности движения автомобилей на них, соответствует следующим условиям:

1. Вся нормативная база, например, нормативы денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог, являющаяся основой финансирования и планирования деятельности дорожных организаций на федеральной сети автомобильных дорог, учитывает различие финансовых, трудовых и материально-технических затрат по участкам дорог в зависимости от интенсивности движения автомобилей на них. Поэтому разрабатываемые нормативы должны быть приведены к единой отраслевой системе планирования.

2. Наличие объектов дорожного сервиса объективно приводит к усложнению выполнения плановых объемов работ по текущему ремонту и содержанию дорог, а также способствует возникновению дополнительных затрат сверх предусмотренных в нормативах денежных затрат на ремонт и содержание дорог.

Известно, что в схемах размещения объектов дорожного сервиса предусматриваются устройство переходно-скоростных полос разгона и торможения, подъезды, съезды, въезды, количество

и параметры которых определяются по интенсивности движения на дороге и количеством автомобилей, съезжающих к объекту сервиса. Все эти объекты должны быть оборудованы горизонтальной и вертикальной разметкой в соответствии с действующими нормами, а также необходимыми дорожными знаками, обеспечивающими безопасность движения автомобилей и пешеходов.

Уровень дополнительной деформации проезжей части автомобильной дороги, вызванной увеличением числа разгона и торможения автомобилей, объем ремонта и содержания увеличенной площади дорожного покрытия, замена дополнительных горизонтальных и вертикальных разметок и дорожных знаков зависят от интенсивности движения на дорогах.

В действующих нормативах денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог эти дополнительные затраты, зависящие от интенсивности движения, не предусмотрены.

Величина указанных дополнительных затрат на ремонт и содержание дорог изменяется в зависимости от грузо-пассажиронапряженности автомобильной дороги, непосредственным показателем которой является интенсивность движения автомобилей.

3. При установлении нормативов должны быть учтены условия, влияющие на эффективность функционирования объектов придорожного сервиса. К ним относятся:

• Изменение объема спроса на товар (оказание услуг). Известно, что показатель спроса, темп роста и степень его насыщенности характеризует эффективность функционирования товарного рынка. Указанный показатель находится в математической зависимости (стохастической) от числа автомобилей, проезжающих по данному участку автомобильных дорог в сутки. Чем ниже интенсивность, тем ниже объем спроса, и наоборот.

• Изменение прибыли предприятий придорожного сервиса вследствие различия в местоположении участков по отношению к рынку сбыта. Это условие аналогично установлению в сельскохозяйственном производстве дифференциальной ренты I на землю по местонахождению.

Общеизвестно, что объекты дорожного сервиса в основном динамично развиваются в местах, где достаточно обеспечена транспортная инфрастуктура, так как последняя определяет доступность и количество потребителей (спрос) и возможность выхода производителей к потребителям (предложение).

По мере удаления по автомобильным дорогам из населенных пунктов (город, село, деревня) интенсивность движения автомобилей падает, следовательно, количество спроса, а вместе с ним и параметры, характеризующие эффективность функционирования объектов придорожного сервиса, также снижаются. Это объективное условие должно учитываться в величине нормативов с использованием поправочных коэффициентов.

Исходя из указанных условий, нормативы финансовых затрат дифференцируются по участкам автомобильных дорог с различной интенсивностью движения автомобилей с помощью коэффициентов местоположения.

3.8. Дифференциация нормативов проводится по участкам автомобильных дорог по показателям интенсивности движения автомобилей в сутки на базе исходной информации, собранной в федеральных управлениях автомобильных дорог. Участки автомобильных дорог группируются со следующими показателями интенсивности (тыс. автомобилей в сутки):

1. До 10,0.
2. От 10,0 до 20,0.
3. От 20,0 до 50,0.
4. Свыше 50,0.

3.9. Нормативы разрабатываются на основе исходной информации, отражающей уровень трудовых затрат, необходимых для выполнения видов работ, указанных в п. 3.5 по каждому объекту, приведенному в п. 3.6 дифференцированно по участкам автомобильных дорог в зависимости от показателя интенсивности движения (п. 3.8). Исходная информация охватывает 28 федеральных управлений автомобильных дорог и управлений автомагистралей (приложение 1).

Состав исходной информации включает следующие показатели:

- наименование объектов сервиса и рекламы;
- уровень трудозатрат, необходимых на согласование, выдачу и контроль за осуществлением технических условий;
- размер оплаты труда исполнителя за 1 ч.

Кроме того, исходная информация включает затраты одного машино-часа, затрачиваемого для поездки в предполагаемые места дислокации сервиса.

3.10. Собранная информация о трудозатратах проанализирована с точки зрения соответствия правилам проведения нормативных наблюдений и произведена группировка объектов наблюдения по территориальным районам. Проведенный анализ показал нецелесообразность разработки данных нормативов отдельно для каждого региона, так как цифровой массив нормативов составил бы более 7000 единиц, что затруднило бы их использование в последующем. Кроме того, федеральные управления автомобильных дорог, обслуживающие несколько регионов одновременно, должны были бы пользоваться разными нормативами, что всегда сопряжено с ошибками и искажениями на практике.

Поэтому в процессе разработки принят метод установления нормативов финансовых затрат для первого территориального района по сметному ценообразованию с последующим распространением их для других территорий с использованием поправочных территориальных коэффициентов.

3.11. Первичная информация о трудозатратах, полученная в федеральных управлениях автомобильных магистралей, тщательно проверена и уточнена, и только после этого по каждому объекту сервиса методом статистической обработки ранжированного ряда данных определено среднее значение затрат времени по инженерно-техническому сопровождению данного объекта.

Чтобы исключить влияние случайных факторов, проверяется качество ряда на равновероятность его значений. Для этого ряд

сначала ранжируют в порядке возрастания значений признака, а затем определяют коэффициент разбросанности ($К_р$):

$$К_р = \frac{t_{max}}{t_{min}},$$

где t_{max} и t_{min} – максимальное и минимальное значение затрат времени в ряду. Если $К_р < 1,3$, то все значения ряда считаются равновероятными и пригодными для расчета среднего значения. Если $К_р > 1,3$, то ряд нуждается в дальнейшей проверке на возможность присутствия в нем случайных величин. На основе очищенных значений в ряду определяются средние величины затрат времени по каждому объекту сервиса ($t_{ср}$):

$$t_{ср.} = \frac{\sum t_i}{n},$$

где t_i – значения членов ряда;

n – количество членов ряда.

3.12. Очищенные и полученные методом, изложенным в п. 3.11, средние значения трудозатрат по управлениям автомагистралей по каждому объекту сервиса сведены в табл. 3.1 «Показатели трудозатрат по инженерно-техническому сопровождению работ по размещению объектов дорожного сервиса», и установлены средние значения трудозатрат по каждому объекту ($t_{ср.}$) применительно к участку автомобильной дороги с интенсивностью движения автомобилей в сутки до 10 тыс. ед.

Общая величина трудозатрат включает в себя затраты времени следующих должностных лиц:

- начальника Упрдора;
- главного инженера Упрдора;
- начальника отдела дорожного сервиса и платных услуг;
- главного специалиста;
- ведущего специалиста;
- водителя автомобиля.

Таблица 3.1

Показатели общей величины трудозатрат по инженерно-техническому сопровождению работ по размещению объектов дорожного сервиса (по участкам автомобильных дорог с интенсивностью движения до 10 тыс. авт./сут)

№ п/п	Наименования объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений	Общее количество трудозатрат по управлениям автомагистралей, чел.-ч							
		Москва – Минск (Московская обл.)	Москва – Минск (Смоленская обл.)	Москва – Харьков (кроме Московской обл.)	Черноземье (кроме Московской обл.)	Москва – Бобруйск (кроме Московской обл.)	Нижегородский дорожный фонд	Москва – Архангельск (кроме Московской обл.)	$t_{ср.}$
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Одиночные киоски, лотки, палатки и торговля с автомобиля	16	3	2	25	2	3	2	2,4
2.	Временный магазин, пункт питания	12	4	3	25	3	4	3	3,4
3.	Информационная стела, указатели, щиты (кроме рекламы)	10	1	2	25	2	2	2	1,8
4.	Рекламные щиты	10	1	1	25	1	2	1	1,2
5.	Кафе, ресторан	50	9	6	50	6	8	6	7,0
6.	Магазин однопрофильный	24	9	6	50	6	8	6	7,0
7.	Магазин многопрофильный	50	12	6	50	6	8	6	7,6
8.	Пункт обслуживания автомобилей (шиномонтаж, мелкий ремонт, мойка и т.п.)	16	10	6	25	6	8	6	7,02
9.	Рынок	100	20	16	50	16	15	16	16,6
10.	Площадка для транспорта и стоянки	50	20	16	50	16	17	16	17,0
11.	Автозаправочные станции	150	60	40	50	40	40	40	44,0
12.	Мотель, кемпинг	-	-	-	50	50	50	-	50
13.	Комплекс дорожного сервиса	-	70	50	50	50	50	50	54

Окончание табл. 3.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14.	Торговый комплекс	250	60	40	50	40	40	40	45,0
15.	Здания и сооружения, обслуживающие грузовой автотранспорт (грузовые станции, терминалы, платные стоянки и т.п.)	-	70	50	50	50	50	50	54
16.	Устройство примыкания	22	5	4	20	4	4	4	4,02
17.	Прокладка коммуникации вдоль автомагистрали	14	9	8	20	8	9	8	8,04
18.	Прокладка коммуникации, (пересечение) воздушный путь	20	5	3	20	3	4	3	3,6
19.	Прокладка коммуникации, (пересечение) прокол	20	5	5	20	5	7	5	5,04

3.13. Расчетные показатели стоимости 1 ч инженерно-технического сопровождения приведены в табл. 3.2 «Расчет трудозатрат должностных лиц управлений автомагистралей и иных затрат, связанных с работами по согласованию места размещения объектов сервиса, рекламы, пересечений и примыканий, выдаче согласований (технических условий), внесению изменений в паспорт дороги».

Анализ фактических показателей стоимости трудозатрат, полученных в управлениях автомагистралей, показал их высокую разбросанность и невозможность сравнения. Эти фактические показатели были определены на местах по разным методикам, и поэтому состав учитываемых затрат по каждому управлению существенно различался.

Поэтому использовать их в качестве основополагающих для расчета нормативов не было возможности.

Это дало основание рассчитать стоимость 1 ч инженерно-технического сопровождения расчетным способом: с помощью калькуляции всех затрат с учетом не только времени на подготовку технических условий и контроля за их исполнением, но и времени на многократные поездки (транспортные расходы) специалистов на места размещения объектов. Средняя заработная плата принимается по данным федеральных управлений автомагистралей, как объектов представителей.

При этом приняты следующие объемы занятости должностных лиц по согласованию одного объекта в общем объеме трудозатрат (d):

- начальника управления – 20%;
- главного инженера – 20%;
- начальника отдела – 20%;
- главного специалиста – 30%;
- ведущего специалиста – 5%;
- водителя автомашины – 5%.

Транспортные издержки определены из условия троекратного выезда к месту испрашиваемого места размещения объекта и обратно.

При расчете стоимости часа учтены:

- заработная плата должностного лица;
- оплата за разъездной характер работ – 20 % от оклада;
- отчисления в Фонд социальной защиты – 35,6 % от суммы зарплаты;
- накладные расходы – 25 % от суммы прямых затрат.

Таблица 3.2

РАСЧЕТ

стоимости трудозатрат должностных лиц управлений автомагистралей и иных затрат, связанных с инженерно-техническим сопровождением работ по размещению объектов сервиса, рекламы, пересечений и примыканий, выдаче согласований (технических условий), внесению изменений в паспорт дороги

Наименование работ и исполнители	Расчет	Стоимость часа, р.
1	2	3
1. Инженерно-техническое сопровождение работ по размещению объекта (рассмотрение, принятие решения по документам заявителя, экспертизы проектной документации, выезд на предполагаемое место дислокации объекта и т.п.)		
а) начальник Упрдора,		55,90
в том числе:		
- зарплата	8613 : 166,25	51,81
- оплата за разъездной характер работ	3400 · 0,2 : 166,25	4,09
б) начальника отдела,		43,76
в том числе:		
- заработная плата	6735 : 166,25	40,51
- оплата за разъездной характер работ	2700 · 0,2 : 166,25	3,25
в) главный специалист,		31,76
в том числе:		
- заработная плата	4884 : 166,25	29,38
- оплата за разъездной характер работ	1980 · 0,2 : 166,25	2,38

Окончание табл. 3.2

1	2	3
г) транспортные расходы, в том числе: - зарплата водителя - оплата за разъездной характер работ - расход ГСМ - смазочные материалы - амортизационные отчисления	 2689 : 166,25 990 · 0,2 : 166,25 13 л на 100 км пробега при средней скорости 100 км/ч 13 л · 10 р. 130,0 · 0,03 210000·14,3%:12:166,25	16,31 16,17 1,19 130,0 3,9 15,05
Итого по пункту 1, в том числе: - фонд заработной платы; - транспортные расходы		297,73 148,78 148,95
2. Контроль за выполнением выданных технических условий и участие в приемке объекта в эксплуатацию		
а) главный специалист, в том числе: - заработная плата - оплата за разъездной характер работ	 4884 : 166,25 1980 · 0,2 : 166,25	31,76 29,38 2,38
б) транспортные расходы при контроле, в том числе: - зарплата водителя - оплата за разъездной характер работ - расход ГСМ - смазочные материалы - амортизационные отчисления	 2689 : 166,25 990 · 0,2 : 166,25 13 л на 100 км пробега при средней скорости 100 км/ч 13 л · 10 руб. 130,0 · 0,03 210000 · 14,3 : 12 :166,25	166,31 16,17 1,19 130,0 3,9 15,05
в) транспортные расходы при приемке *объекта в эксплуатацию*, в том числе: - фонд заработной платы водителя - транспортные расходы		166,31 17,36 148,95
Итого по пункту 2, *в том числе*: - фонд заработной платы - транспортные расходы		364,38 66,48 297,90
3. Внесение изменений в паспорт дороги: а) ведущий специалист: - заработная плата - оплата за разъездной характер работ	 3960 : 166,25 1800 · 0,2 : 166,25	 26,08 23,82 2,26
Итого по пункту 3		26,08
ВСЕГО, в том числе: - фонд заработной платы - транспортные расходы		688,19 241,34 446,85

На основе принятых исходных условий и данных, приведенных в табл. 3.2, определяем общую стоимость 1 ч ($З_t$) по формуле

$$З_t = (\sum ФЗП_i d_i Кс_з + Т_р)К_{пр} + 0{,}5\sum ФЗП_i d_i,$$

где $ФЗП_i$ – фонд заработной платы i-го должностного лица, р.;

d_i – доля участия i-го должностного лица в общем объеме трудозатрат, %;

$К_{нр}$ – коэффициент, учитывающий норму накладных расходов, которые принимаются равными 25% от суммы прямых затрат;

i = 1, 2, 3 … n – номера должностных лиц;

$Т_р$ – величина транспортных расходов, р.;

0,5 – норма плановых накоплений от ФЗП.

Таким образом, $\sum ФЗП_i d_i = 55,9 \cdot 0,2 + 55,9 \cdot 0,2 + 43,76 \cdot 0,2 + 31,76 \cdot 2 \cdot 0,3 + 26,08 \cdot 0,05 + 17,36 \cdot 3 \cdot 0,05 = 54,16$ р.

$З_т = (54,16 \cdot 1,356 + 446,85) \cdot 1,25 + 0,5 \cdot 54,16 \cdot 1,356 = 687,12$ р.

1,356 – отчисления в Фонд социальной защиты.

3.14. Нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг, оказываемых организациями дорожного хозяйства на размещение объектов сервиса определяются по формуле

$$N = З_т \cdot t_{ср}.$$

Показатели $t_{ср}$ принимаются по данным табл. 3.1, а $З_т$ – по данным расчета табл. 3.2 и принимается равным 687,12 р.

Нормативы сведены в табл. 3.3 «Нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг организациями дорожного хозяйства».

3.15. Указанные в табл. 3.3 значения нормативов соответствуют уровню затрат, подлежащих компенсации, для условий содержания участков автомобильной дороги интенсивностью движения до 10 тыс. авт./сут.

При условии превышения данного показателя интенсивности движения необходимо пользоваться поправочными коэффициентами, учитывающими местоположение объекта сервиса ($К_м$). Эти коэффициенты должны соответствовать экономической сущности оказания платных услуг и установлению тарифов на них, так как повышенные расходы на содержание дорог в местах размещения объектов дорожного сервиса должны возмещаться и повышенными затратами (нормативами).

Основным фактором, вызывающим деформации и разрушения дорожных покрытий, является воздействие автомобиля на проезжую часть. Чем выше показатель интенсивности движения на дороге,

тем быстрее происходит износ покрытия и появляются различные виды деформации, которые устраняются производством ремонтных работ и своевременным содержанием (уходом за дорогой).

Таблица 3.3

Нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг, представляемых организациями дорожного хозяйства (для участка автомобильной дороги с интенсивностью движения до 10 тыс. авт./сут для первого территориального района)

№ п/п	Виды объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений	Норматив, р.
1.	Одиночные киоски, лотки, палатки, торговля с автомобиля	1650,0
2.	Временный магазин или пункт питания	2340,0
3.	Информационная стела, указатели, щиты (кроме рекламы)	1240,0
4.	Рекламные щиты (ежеквартально)	825,0
5.	Кафе, ресторан	4810,0
6.	Магазин однопрофильный	4810,0
7.	Магазин многопрофильный	5225,0
8.	Пункт обслуживания автомобилей (шиномонтаж, легкий ремонт, мойка и т.п.)	4825.0
9.	Рынок	11400,0
10.	Площадка для транспорта и стоянки	11680,0
11.	Автозаправочные станции	30230,0
12.	Мотель, кемпинг	34360,0
13.	Комплекс дорожного сервиса	37110,0
14.	Торговый комплекс	30920,0
15.	Здания и сооружения, обслуживающие грузовой автотранспорт (грузовые автостанции, терминалы, платные стоянки и т.п.)	37110,0
16.	Прокладка коммуникации вдоль автодороги	5525,0
17.	Прокладка коммуникации (пересечение) воздушный путь	2475,0
18.	Прокладка коммуникации (пересечение) прокол	3465,0
19.	Устройство примыкания	2765,0

По показателю интенсивности движения автомобильные дороги классифицируются по категориям.

Исследованиями Московского автомобильно-дорожного института (Некрасов В.Н Эксплуатация автомобильных дорог. М., Высшая школа, 1970) установлено, что при ежегодном росте интенсивности движения автомобилей на дороге от 10 до 20% сроки службы дорог до реконструкции снижаются на 39-40%, то есть происходит ускорение перехода дороги на повышенную категорию, что обусловливает увеличение затрат на ремонт и содержание дорог.

Исходя из принятого нами диапазона градации участков автомобильной дороги по показателю интенсивности движения до 50%, можно с достаточной степенью достоверности в расчетах поправочных коэффициентов ($К_м$) принять рост затрат на ремонт и содержание дорог в местах размещения объектов дорожного сервиса, зависящих от изменения показателя интенсивности движения, в размере до 35%.

Следовательно, принципу возмещения расходов соответствуют следующие поправочные коэффициенты местоположения:

- для участков автомобильной дороги с интенсивностью движения от 10,0 до 20,0 тыс. автомобилей в сутки $К_м = 1,35$;

- для участков автомобильной дороги с интенсивностью движения от 20,0 до 50,0 тыс. автомобилей в сутки $К_м = 1,82$;

- для участков автомобильной дороги с интенсивностью движения свыше 50,0 тыс. автомобилей в сутки $К_м = 2,46$.

3.16. Нормативы с учетом коэффициентов местоположения для условия содержания участков автомобильных дорог с различной интенсивностью движения для первого территориального района приведены в табл. 3.4.

3.17. В целях получения дополнительных доходов, направляемых на государственную поддержку дорожного хозяйства, федеральными управлениями автомобильных дорог, управлениями автомобильных магистралей в пределах полосы отвода или

придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования подготовлены и размещены конструкции наружной рекламы для последующего предоставления на платной основе права использования рекламного пространства юридическими и физическими лицами.

Указанные конструкции наружной рекламы находятся под неблагоприятным воздействием атмосферных осадков и технологических особенностей работ по текущему ремонту и содержанию (влияние работ по снегоборьбе, повышенное содержание отработанных газов и др.).

Для сохранения этих конструкций наружной рекламы в работоспособном состоянии необходимо периодически проводить работы, связанные с их инженерно-техническим обслуживанием.

Это предусмотрено в перечне платных услуг, оказываемых организациями дорожного хозяйства, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2002 г. № 120.

Состав работ по инженерно-техническому обслуживанию конструкций наружной рекламы включает следующие мероприятия:

1. Периодическая мойка.

2. Замена части конструкции, взамен выбывших (крепежные детали, щиты и др.).

3. Покраска конструкции.

Опыт эксплуатации конструкций наружной рекламы показывает следующую периодичность выполнения указанных работ:

- периодическая мойка – 8 раз в год;
- замена части конструкции – 1 раз в год;
- периодическая покраска конструкции – 2 раза в год.

Расчет затрат на инженерно-техническое обслуживание конструкций наружной рекламы приведен в табл. 3.5.

Нормативы затрат на указанные в табл. 3.5 работы приведены в табл. 3.6.

Таблица 3.4

Нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг, предоставляемых организациями дорожного хозяйства по инженерно-техническому сопровождению работ, связанных с размещением объектов дорожного сервиса (для первого территориального района)

№ п/п	Виды объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений, размещение которых требует согласования	Норматив по участкам автомобильных дорог с интенсивностью движения автомобилей в сутки, тыс. ед.			
		до 10,0	от 10,0 до 20,0	от 20,0 до 50,0	свыше 50,0
1	2	3	4	5	6
1.	Одиночные киоски, лотки, палатки, торговля с автомобиля	1,65	2,25	4,10	10,10
2.	Временный магазин или пункт питания	2,35	3,20	5,8	14,30
3.	Информационная стела, указатели, щиты (кроме рекламы)	1,25	1,70	3,1	7,60
4.	Рекламные щиты	0,83	1,10	2,0	4,90
5.	Кафе, ресторан	4,80	6,50	11,80	29,00
6.	Магазин однопрофильный	4,80	6,50	11,80	29,00
7.	Магазин многопрофильный	5,30	7,20	13,10	32,20
8.	Пункт обслуживания автомобилей (шиномонтаж, мелкий ремонт, мойка и т.п.)	4,80	6,50	11,80	29,00
9.	Рынок	11,40	15,40	28,00	68,90
10.	Площадка для транспорта и стоянки	11,70	15,80	28,80	70,90
11.	Автозаправочные станции	30,20	40,80	74,30	182,80
12.	Мотель, кемпинг	34,40	46,50	84,60	208,10
13.	Комплекс дорожного сервиса	37,10	50,10	91,20	224,40
14.	Торговый комплекс	30,90	41,80	76,10	187,20

Окончание табл. 3.4

1	2	3	4	5	6
15.	Здания и сооружения, обслуживающие грузовой автотранспорт (грузовые автостанции, терминалы, платные стоянки и т.п.)	37,10	50,10	91,20	224,40
16.	Прокладка коммуникаций вдоль автодороги	5,50	7,40	13,50	33,30
17.	Прокладка коммуникаций (пересечение) воздушный путь	2,50	3,40	6,20	15,30
18.	Прокладка коммуникаций (пересечение) прокол	3,50	4,70	8,60	21,20
19.	Устройство примыкания	2,80	3,80	6,90	17,00

Таблица 3.5

Расчет затрат по инженерно-техническому обслуживанию конструкций наружной рекламы (в расчете на год) на 1 конструкцию

№ п/п	Виды работ	Единица измерения	Стоимость в ценах 2001 г., р.	Количество	Общая стоимость, р.
1.	Мойка поливочной машиной	1 ч	200,0	16,0	3200,0
2.	Покраска металлической поверхности	$м^2$	1700,0	18,0	30600,0
3.	Стоимость металлического щита размером 3х6 $м^2$	$м^2$	2000,0	18,0	36000,0
Итого:					69800,0

Таблица 3.6

Норматив финансовых затрат на оказание платных услуг, предоставляемых организациями дорожного хозяйства, по инженерно-техническому обслуживанию конструкций наружной рекламы (для первого территориального района)

Вид работ	Норматив на 1 конструкцию за год, тыс. р.
Инженерно-техническое обслуживание конструкций наружной рекламы с щитами размером 18 м^2	69,80

При выполнении работ по инженерно-техническому обслуживанию конструкций наружной рекламы с щитами размером менее или более 18 м^2 норматив пересчитывается пропорционально изменению геометрических размеров.

4. НОРМАТИВЫ ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ НА ОКАЗАНИЕ ПЛАТНЫХ УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, ПО ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ СОПРОВОЖДЕНИЮ РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С РАЗМЕЩЕНИЕМ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА

тыс. р.

№ п/п	Виды объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений, размещение которых требует инженерно-технического сопровождения	Нормативы по участкам автомобильных дорог с интенсивностью движения автомобилей в сутки, тыс. ед.			
		до 10,0	от 10,0 до 20,0	от 20,0 до 50,0	свыше 50,0
1	2	3	4	5	6
1.	Одиночные киоски, лотки, палатки, торговля с автомобиля	1,65	2,25	4,10	10,10
2.	Временный магазин или пункт питания	2,35	3,20	5,8	14,30
3.	Информационная стела, указатели, щиты (кроме рекламы)	1,25	1,70	3,1	7,60
4.	Рекламные щиты	0,83	1,10	2,0	4,90
5.	Кафе, ресторан	4,80	6,50	11,80	29,00
6.	Магазин однопрофильный	4,80	6,50	11,80	29,00
7.	Магазин многопрофильный	5,30	7,20	13,10	32,20
8.	Пункт обслуживания автомобилей (шиномонтаж, мелкий ремонт, мойка и т.п.)	4,80	6,50	11,80	29,00
9.	Рынок	11,40	15,40	28,00	68,90
10.	Площадка для транспорта и стоянки	11,70	15,80	28,80	70,90
11.	Автозаправочные станции	30,20	40,80	74,30	182,80
12.	Мотель, кемпинг	34,40	46,50	84,60	208,10
13.	Комплекс дорожного сервиса	37,10	50,10	91,20	224,40
14.	Торговый комплекс	30,90	41,80	76,10	187,20

1	2	3	4	5	6
15.	Здания и сооружения, обслуживающие грузовой автотранспорт (грузовые автостанции, терминалы, платные стоянки и т.п.)	37,10	50,10	91,20	224,40
16.	Прокладка коммуникаций вдоль автодороги	5,50	7,40	13,50	33,30
17.	Прокладка коммуникаций (пересечение) воздушный путь	2,50	3,40	6,20	15,30
18.	Прокладка коммуникаций (пересечение) прокол	3,50	4,70	8,60	21,20
19.	Устройство примыкания	2,80	3,80	6,90	17,00

5. НОРМАТИВ ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ НА ОКАЗАНИЕ ПЛАТНЫХ УСЛУГ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, ПО ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ КОНСТРУКЦИЙ НАРУЖНОЙ РЕКЛАМЫ

Вид работ	Норматив на 1 конструкцию за год, тыс. р.
Инженерно-техническое обслуживание конструкций наружной рекламы с щитами размером 18 м^2	69,80

При выполнении работ по инженерно-техническому обслуживанию конструкций наружной рекламы с щитами размером менее или более 18 м^2 норматив пересчитывается пропорционально изменению геометрических размеров.

6. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ НОРМАТИВОВ

1. Настоящие нормативы финансовых затрат на оказание платных услуг, представляемых организациями дорожного хозяйства по размещению объектов дорожного сервиса (в дальнейшем – нормативы), разработаны в соответствии с п. 2 постановления Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2002 г. № 120

«Об утверждении правил зачисления и использования средств, полученных организациями дорожного хозяйства от оказания платных услуг, и перечня платных услуг, оказываемых организациями дорожного хозяйства».

2. Нормативы предназначены для определения размера оплаты за услуги, предоставляемые организациями дорожного хозяйства по инженерно-техническому сопровождению работ по размещению объектов дорожного сервиса и иных сооружений в полосе отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования или объектов, находящихся вне этих полос, но требующих для эксплуатации специального доступа к ним (подъездов, съездов, примыканий, площадок для стоянки автомобилей), а также по инженерно-техническому обслуживанию конструкций наружной рекламы, расположенных в полосе отвода и придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования.

3. Номенклатура объектов дорожного сервиса, средств наружной рекламы и иных сооружений, размещение которых требует инженерно-технического сопровождения и возмещения затрат на их выполнение, определена на основе анализа информации об их наличии, полученных в управлениях федеральных автомобильных дорог и управлениях автомагистралей, обслуживающих федеральную сеть автомобильных дорог общего пользования.

4. Нормативы основаны на отчетно-статистических данных ряда управлений автомагистралей, характеризующих фактический уровень трудовых материальных затрат на инженерно-техническое сопровождение, а также на нормативных и расчетных методах определения составляющих норм.

5. Нормативы разработаны для условий 1 территориального района сметного ценообразования в базисных ценах 2001 г. и дифференцированы по участкам автомобильных дорог в зависимости от показателя интенсивности движения автомобилей в сутки.

6. Для использования нормативов в других территориальных районах необходимо использование следующих территориальных коэффициентов, учитывающих удорожание по заработной плате и стоимости машино-часов, включая горючее (применительно к СНиП 4.04-91).

Таблица территориальных коэффициентов

Республика, край, область	Территориальные коэффициенты к нормативам
Республика Башкортостан	1,11
Республика Бурятия	1,25
Республика Карелия	1,20
Республика Коми	1,52
Республика Татарстан	1,11
Республика Тыва	1,21
Алтайский край	1,14
Красноярский край	1,25
Приморский край	1,21
Хабаровский край	1,21
Амурская область	1,21
Архангельская область	1,14
Вологодская область	1,18
Иркутская область	1,14
Кемеровская область	1,21
Кировская область	1,11
Курганская область	1,11
Мурманская область	1,29
Новосибирская область	1,11
Омская область	1,11
Оренбургская область	1,11
Пермская область	1,14
Свердловская область	1,14
Томская область	1,14
Тюменская область	1,45
Челябинская область	1,11
Читинская область	1,14

В республиках, краях и областях Российской Федерации, не указанных в данной таблице, коэффициенты к нормативам принимаются равными единице.

7. Определение текущих (прогнозных) нормативов производится с учетом индексов изменения оптовых цен на ресурсы. Данные по фактически складывающимся индексам ежеквартально публикуются в изданиях Управления ценообразования и сметного нормирования в строительстве и жилищно-коммунального комплекса Госстроя России.

8. Приведение нормативов к уровню текущих (прогнозных) нормативов производится путем перемножения их на соответствующие территориальные коэффициенты и индексы изменения статей затрат (затрат труда, стоимости материалов, эксплуатации строительных машин и т.п.) по следующей формуле:

$$N_{тек} = N_{баз}^{2001} \cdot K_{тер} \cdot J_{з.},$$

где $N_{тек.}$ – показатели нормативов на текущий период, р.;

$N_{баз}^{2001}$ – показатели нормативов, приведенных в табл. 1 и 2;

$K_{тер}$ – территориальные коэффициенты принимаются по данным п. 6;

$J_{з.}$ – индекс изменения оптовых цен на ресурсы принимаются по данным п. 7.

9. Величины нормативов приведены без учета налога на добавленную стоимость (НДС).

Приложение 1

Перечень
органов управления дорожным хозяйством, подведомственных Росавтодору

№ п/п	Наименование органа управления дорожным хозяйством
1.	ГУ УАМ «Краснодар – Баку» (Упрдор «Кавказ»), г. Пятигорск
2.	ГУ УАМ «Нева – Якутск» (Упрдор «Лена»), г. Алдан (Р. Якутия)
3.	ГУ УАМ «Санкт-Петербург – Мурманск» (Упрдор «Кола»), г. Петрозаводск
4.	ГУ УАМ «Красноярск– Иркутск» (Упрдор «Прибайкалье»), г. Иркутск
5.	ГУ УАМ «Москва – Н. Новгород» (Упрдор «Москва- Н. Новгород»), г. Ногинск
6.	ГУ УАМ «Москва – Санкт-Петербург» (Упрдор «Россия»), г. Тверь
7.	ГУ УАМ «Москва – Архангельск» (Упрдор «Холмогоры»), г. Вологда
8.	ГУ УАМ «Москва – Бобруйск» (Упрдор «Москва – Бобруйск»), г. Рославль
9.	ГУ УАМ «Москва – Волгоград» (Упрдор «Каспий»), г. Тамбов
10.	ГУ УАМ «Москва – Минск» (Упрдор «Москва – Минск»), п. Голицыно
11.	ГУ УАМ «Москва – Харьков» (Упрдор «Москва – Харьков»), г. Орел
12.	ГУ УАМ «Н. Новгород – Уфа» (Упрдор «Волга»), г. Чебоксары
13.	ГУ УАМ «Самара – Уфа – Челябинск» (Упрдор «Уфа – Челябинск»), г. Уфа
14.	ГУ УАМ «Колыма», п. Теплый Ключ, Республика Саха (Якутия)
15.	ГУ УФАД Карачаево-Черкесской Республики (Упрдор «Карачаево-Черкесск»), г. Черкесск
16.	ГУ УФАД Краснодарского края (Упрдор «Кубань»), г. Краснодар
17.	ГУ ФУАД «Северный Кавказ» (Севкавуправтодор), г. Ростов-на-Дону
18.	ГУ ФУАД «Сибирь» (Сибуправтодор), г. Новосибирск
19.	ГУ ФУАД «Байкал» (Байкалуправтодор), г. Красноярск
20.	ГУ ФУАД «Большая Волга» (Поволжуправтодор), г. Пенза
21.	ГУ ФУАД «Дальний Восток» (Дальуправтодор), г. Хабаровск
22.	ГУ ФУАД «Северо-Запад» (Севзапуправтодор), г. Санкт-Петербург
23.	ГУ ФУАД «Урал» (Уралуправтодор), г. Тобольск
24.	ГУ ФУАД «Центральная Россия» (Центруправтодор), г. Москва
25.	ГУ ФУАД «Черноземье» (Черноземуправтодор), г. Воронеж
26.	ГУ ФУАД «Волго-Вятского региона» (Волговятскуправтодор), г. Казань

gost.e-ecolog.ru