



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**

*20 октября 2021 г.*



Москва

№ 351

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**

Регистрационный № 66458

от 21 декабря 2021 г.

**Об утверждении Порядка  
определения начальной (максимальной) цены контракта,  
а также цены контракта, заключаемого с единственным  
поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении  
закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа  
автомобильным транспортом и городским наземным  
электрическим транспортом**

В соответствии с пунктом 1 постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 г. № 1028 «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги и федеральном органе исполнительной власти, устанавливающим такой порядок» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 42, ст. 5940; 2019, № 31, ст. 4641) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемый Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2019 г. № 158 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2019 г., регистрационный № 55085);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 6 ноября 2020 г. № 470 «О внесении изменений в Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2019 г. № 158» (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 2020 г., регистрационный № 61488).

Министр



В.Г. Савельев

**Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта,  
а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком  
(подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных  
перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским  
наземным электрическим транспортом**

1. Настоящий Порядок определяет единые правила расчета заказчиками начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) (далее – НМЦК), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

2. В случае если в соответствии с документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам (далее – работа), либо в соответствии с контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) (далее – подрядчик) плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, НМЦК определяется по формуле (1), а если эта плата подлежит перечислению подрядчику, – по формуле (2).

$$\text{НМЦК} = \sum_{i=1}^k (C_i + C_{oi}) \times k_a, \text{ руб. (1),}$$

$$\text{НМЦК} = \sum_{i=1}^k (C_i + C_{oi}) \times k_a - C_{\text{суб}} - П, \text{ руб. (2),}$$

где:

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

$C_{oi}$  – затраты подрядчика на приобретение, установку и эксплуатацию в транспортных средствах  $i$ -го класса дополнительного оборудования, обязанность использования которого предусмотрена нормативными правовыми актами или условиями контракта, включая контрольно-кассовую технику, оборудование для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда, оборудование, используемое для информирования пассажиров в процессе перевозки, оборудование, используемое для обеспечения доступности транспортного средства для инвалидов, оборудование, используемое в автоматизированных системах мониторинга пассажиропотока, оборудование, используемое для мониторинга дорожной ситуации (видеорегистраторы), руб.;

$k_a$  – коэффициент, учитывающий расходы на оплату услуг автовокзалов и автостанций (в случае, если контрактом предусматривается использование одного или нескольких остановочных пунктов, расположенных на территории автовокзала или автостанции, принимается равным 1,1, во всех прочих случаях принимается равным 1,0);

$C_{суб}$  – размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации, в целях компенсации недополученных доходов от предоставления льгот на проезд пассажиров или части затрат на выполнение предусмотренных контрактом работ, руб. (в отсутствие соответствующих нормативных правовых актов  $C_{суб}$  принимается равным нулю);

$P$  – определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.;

$k$  – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

В случае, если контрактом предусматривается использование для регулярных перевозок трамваев и троллейбусов, НМЦК принимается равной сумме цен, определенных в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка отдельно в отношении трамваев и троллейбусов.

3. В случае если до осуществления закупок, перевозки по предусмотренным контрактом маршрутам выполнялись в течение периода не менее 12 месяцев, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется в зависимости от соотношения фактического и планируемого пробега, приведенного по вместимости транспортных средств, по формуле (3) или (4).

$$P = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (P_{j0} \times I_t \times PB_{jt} / PB_{j0}), \text{ руб., если } PB_{jt} / PB_{j0} \leq 1 \quad (3),$$

$$P = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (P_{j0} \times I_t), \text{ руб., если } PB_{jt} / PB_{j0} > 1 \quad (4),$$

где:

$P_{j0}$  – фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на  $j$ -м маршруте в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, руб.;

$I_t$  – индекс изменения тарифов на перевозки пассажиров и багажа за каждый год срока действия контракта, определенный на основе регулируемых тарифов, установленных нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, если иное не установлено законом данного субъекта Российской Федерации, принятым в соответствии со статьей 15 Федерального закона от 13 июля 2015 г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации»;

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 220-ФЗ<sup>1</sup> или, в случае отсутствия такого акта, принимаемый равным индексу потребительских цен на платные услуги населению для  $t$ -го года срока действия контракта, определяемому в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации<sup>2</sup>;

$PV_{jo}$  – определенный в соответствии с пунктом 4 настоящего Порядка фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, место-км;

$PV_{jt}$  – определенный в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка планируемый пробег, приведенный по вместимости транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока действия контракта, место-км;

$n$  – количество предусмотренных контрактом маршрутов;

$m$  – срок действия контракта, лет.

В случае если до осуществления закупок перевозки по предусмотренным контрактом маршрутам не выполнялись или выполнялись в течение периода менее 12 месяцев, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется по формуле (5).

$$П = \sum_{i=1}^k (C_i \times K_e), \text{ руб. (5)},$$

где:

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

$K_e$  – коэффициент возмещения себестоимости работы выручкой от оплаты проезда, рассчитанный как отношение общей фактической платы за проезд пассажиров и провоз багажа по ранее установленным маршрутам к общей фактической себестоимости работ, совершенных с использованием всех транспортных средств на ранее установленных маршрутах за период, равный не менее 12 месяцев до даты начала проведения расчетов НМЦК;

$k$  – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

4. Фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК ( $PV_{jo}$ ), определяется по формуле (6).

<sup>1</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4336.

<sup>2</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. № 1234 «О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 47, ст. 6598; 2017, № 38, ст. 5627; 2018, № 19, ст. 2737, № 50, ст. 7755).

$$PB_{jo} = \sum_{i=1}^p L_{joi} \times Q_i, \text{ место-км (6),}$$

где:

$L_{joi}$  – фактический пробег транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, км;

$Q_i$  – максимальная вместимость транспортных средств  $i$ -го класса, мест (определяется в соответствии с документацией завода-изготовителя: для перевозок в междугородном сообщении – по числу мест для сидения, в городском и пригородном сообщениях – с учетом мест для стоящих пассажиров);

$p$  – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств на  $j$ -м маршруте.

5. Планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока действия контракта ( $PB_{jt}$ ), определяется по формуле (7).

$$PB_{jt} = \sum_{i=1}^p L_{jti} \times Q_i, \text{ место-км (7),}$$

где:

$L_{jti}$  – предусмотренный контрактом пробег транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$Q_i$  – максимальная вместимость транспортных средств  $i$ -го класса, мест (определяется в соответствии с документацией завода-изготовителя: для перевозок в междугородном сообщении – по числу мест для сидения, в городском и пригородном сообщениях – с учетом мест для стоящих пассажиров);

$p$  – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств на  $j$ -м маршруте.

6. Максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта ( $C_i$ ) определяется по формуле (8).

$$C_i = \sum_{t=1}^m ((S_{it} \times R \times L_{it} / \beta) + M_i \times C_i \times K_{psc} \times I_{mot} \times r / (12 \times T_{ni})), \text{ руб. (8),}$$

где:

$S_{it}$  – определенные в соответствии с приложениями № № 1, 2 и 3 к настоящему Порядку максимальные себестоимости 1 км пробега соответственно автобусов, трамваев и троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта, руб./км;

$R$  – уровень рентабельности (принимается равным значению 1,096);

$L_{it}$  – предусмотренный контрактом пробег автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$\beta$  – коэффициент использования пробега (принимается равным значению 0,9 при перевозках в городском сообщении, 0,91 – в пригородном сообщении и 0,95 – в междугородном сообщении);

$M_i$  – минимальное количество транспортных средств  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по маршрутам, предусмотренным контрактом (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством в случае, если это допускается установленными расписаниями перевозок), ед.;

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка средняя рыночная стоимость новых транспортных средств  $i$ -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

$I_{mot}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным прогнозируемому индексу цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

$T_{ni}$  – срок службы<sup>3</sup> транспортных средств  $i$ -го класса (принимается в соответствии с таблицей 1), лет;

$K_{psc}$  – коэффициент повышения расходов на обновление подвижного состава в связи с мероприятиями по восстановлению работоспособности и качественных характеристик подвижного состава, требующими существенных расходов (в том числе капитальный ремонт подвижного состава или замена аккумуляторов для экипажей с увеличенным автономным ходом), которые необходимо выполнять 1-3 раза в течение срока службы подвижного состава независимо от величины пробега. Для трамвая принимается равным 1,38; для троллейбуса с увеличенным автономным ходом 1,30; для других видов транспорта – 1,0;

$m$  – срок действия контракта, лет;

$r$  – общее количество месяцев исполнения контракта, в том числе неполных.

Таблица 1

## Срок службы транспортных средств

№ п/п	Вид транспорта	Класс транспортных средств	Срок службы, лет
1	Автобус	особо малый	5
2	Автобус	малый	5
3	Автобус	средний	7
4	Автобус	большой	7

<sup>3</sup> Пункт 1 статьи 5 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 3, ст. 140; 2004, № 52, ст. 5275).

№ п/п	Вид транспорта	Класс транспортных средств	Срок службы, лет
5	Автобус	особо большой	7
6	Трамвай	все классы	30
7	Троллейбус	все классы	15

7. Средняя рыночная стоимость новых транспортных средств  $i$ -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК ( $C_i$ ) определяется одним из следующих способов:

как среднеарифметическое значение цен, указанных в рекламе, каталогах и в других предложениях поставщиков транспортных средств, обращенных к неопределенному кругу лиц и признаваемых в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации публичными офертами;

как среднеарифметическое значение цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков транспортных средств.

В расчет принимаются цены на транспортные средства, вместимость, оснащение и иные характеристики которых соответствуют условиям контракта.

Среднеарифметическое значение цен рассчитывается на основании не менее двух предложений цены поставщиков транспортных средств, значения которых различаются в пределах не более 15%. При отсутствии двух предложений поставщиков допускается включать в расчет стоимость поставки подвижного состава, соответствующего условиям контракта, по государственным контрактам на поставку подвижного состава за предшествующие два года, умноженную на индекс цен производителей по виду экономической деятельности «Производство транспортных средств и оборудования» соответствующих лет по данным Росстата.



## ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

### Расчет максимальной себестоимости 1 км пробега автобусов

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта ( $S_{it}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{it} = P_{OTVi} + P_{OTKi} + CP_{it} + P_{Ti} + P_{CМи} + P_{Ши} + P_{Тои} + ПКР_{it}, \text{ руб./км (1),}$$

где:

$P_{OTVi}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей автобуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{OTKi}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора в автобусах  $i$ -го класса, в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов автобуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Ti}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на топливо для автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{CМи}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Ши}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Тои}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту исходя из объема возлагаемых на подрядчика обязательств,

предусмотренных контрактом. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на подрядчика возлагаются соответствующие обязательства.

2. Расходы на оплату труда водителей автобуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTVi}$ ) определяются по формуле (2).

$$P_{OTVi} = \frac{12 \times ЗПВ_i}{ФРВ_6} \times АЧ_{it} \times k_{nz} \times I_{инц} / L_{it}, \text{ руб./км (2)},$$

где:

$12$  – количество месяцев в году;

$ЗПВ_i$  – средняя месячная оплата труда водителя автобуса  $i$ -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{it}$  – планируемое количество часов работы автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения, ч;

$k_{nz}$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (принимается равным 1,06);

$I_{инц}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{it}$  – предусмотренный контрактом пробег автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_6$  – годовой фонд рабочего времени водителя автобуса (принимается равным 1772 часам).

3. Средняя месячная оплата труда водителя автобуса  $i$ -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок

по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения.

$$ЗПВ_i = СЗП \times K_{зпi} \times K_M, \text{ руб. (3),}$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

*K<sub>зпi</sub>* – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

*K<sub>M</sub>* – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0)

Таблица 1

**Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников**

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городских округов, в границах федеральной	Прочие маршруты
-------	---------------------	---	-----------------

		территории, а также в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя	
1	Водитель автобуса особо малого класса	0,85	1,08
2	Водитель автобуса малого класса	0,98	1,15
3	Водитель автобуса среднего класса	1,05	1,28
4	Водитель автобуса большого класса	1,43	1,85
5	Водитель автобуса особо большого класса	1,5	1,95
6	Кондуктор	0,7	0,95
7	Ремонтный рабочий	0,8	1

4. Количество часов работы автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта определяется по формуле (4):

$$AЧ_{it} = \sum_{j=1}^k ((T_{ij} + 1,0) \times D_{ij}) \quad (4),$$

где:

$k$  – количество видов графиков работы (выходов), предусмотренных контрактом в отношении автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, ед.;

$T_{ij}$  – продолжительность работы на маршруте автобуса  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в соответствии с  $j$ -м графиком работы (выходом), ч;

$1,0$  – время на заправку автобуса топливом и простои в начальном остановочном пункте в ожидании подачи автобуса для выполнения первого рейса, ч;

$D_{ij}$  – количество дней в  $t$ -м году срока действия контракта, в отношении которых установлен  $j$ -й график работы (выход), дн.

5. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондукторов, в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега:

а) принимаются равными нулю в случае, если контрактом не предусматривается выполнение работниками обязанности кондуктора;

б) определяются по формуле (5) в случае, если контрактом предусматривается выполнение водителями обязанностей кондуктора в течение всей рабочей смены;

в) определяются по формуле (6) в случае, если контрактом предусматривается выполнение обязанностей кондуктора в течение рабочей смены поочередно

водителями и кондукторами или только кондукторами.

$$P_{OTKi} = P_{OTVi} \times k_{бул}, \text{ руб./км (5)},$$

$$P_{OTKi} = \frac{12 \times ЗПК}{ФРВ_k} \times АЧ_{ii} \times 1,06 \times I_{инт} / L_{ii}, \text{ руб./км (6)},$$

где:

$P_{OTVi}$  – расходы на оплату труда водителей автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта, определенные в соответствии с формулой (2) настоящего приложения;

$k_{бул}$  – коэффициент, учитывающий затраты на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,3; если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,05).

$12$  – количество месяцев в году;

$ЗПК$  – средняя месячная оплата труда кондуктора автобуса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения;

$АЧ_{ii}$  – планируемое количество часов работы автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения), ч;

$1,06$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени кондуктора;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{ii}$  – предусмотренный контрактом планируемый пробег автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_k$  – годовой фонд рабочего времени кондуктора автобуса (принимается равным 1772 часам).

6. Средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок

по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения.

$$ЗПК = СЗП \times K_{зп} \times K_m, \text{ руб. (7),}$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

*K<sub>зп</sub>* – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов автобусов в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

*K<sub>m</sub>* – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

7. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов автобуса *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете

на 1 км пробега ( $CP_{ii}$ ) определяются по формуле (8).

$$CP_{ii} = (P_{OTVi} + P_{OTKi}) \times (C_{TC} / 100), \text{ руб./км (8),}$$

где:

$P_{OTVi}$  – расходы на оплату труда водителей автобуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов автобуса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$C_{TC}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

8. Расходы на топливо для автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Ti}$ ) определяются по формуле (9).

$$P_{Ti} = C_{Ti} \times (H_{Si} / 100 \times (1 + 0,01 \times D) + (H_{OTi} / V_s \times N_s / 12)) \times I_{Ti}, \text{ руб. (9),}$$

где:

$C_{Ti}$  – цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчета НМЦК, официальной публикации территориального органа Росстата, либо полученная на основании официального запроса в территориальный орган Росстата, руб.

Цену, а также вид и марку топлива принимают в соответствии с видом и маркой топлива, исходя из класса и вместимости автобуса, указанных в таблице 2, независимо от фактически применяемого вида и марки топлива за следующими исключениями:

а) в случае, если документацией о закупке устанавливается требование использования автобусов, работающих на газовом топливе, при расчете используют цену газового топлива. При этом, транспортную норму расхода топлива  $H_{Si}$  корректируют с учетом следующих положений:

для сжиженного углеводородного газа (СУГ) 1 л бензина АИ-92 соответствует 1,22 л газа, 1 л дизельного топлива – 2,03 л газа;

для компримированного природного газа (КПГ) 1 л бензина АИ-92 соответствует 1,0 м<sup>3</sup> газа, 1 л дизельного топлива – 1,54 м<sup>3</sup> газа;

б) для автобусов малого класса расчет производится применительно к бензину АИ-92 за исключением случаев, если документацией о закупке устанавливается требование использования автобусов, работающих на дизельном топливе либо на газовом топливе;

$H_{Si}$  – транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса  $i$ -го класса

в расчете на 100 км, л/100 км (принимается в соответствии с таблицей 2);

$D$  – поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, учитывающий особенности эксплуатации, % (определяется в соответствии с пунктом 40 Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. № 153<sup>1</sup>);

$Н_{от}$  – норма расхода топлива на работу отопителей салона, л/ч (для автобусов особо малого и малого класса принимается равной 0, для автобусов среднего класса – 2,5, для автобусов большого и особо большого классов – 3,5);

$V_s$  – планируемая в соответствии с расписанием эксплуатационная скорость, км/ч;

$N_s$  – принимаемое в соответствии с условиями контракта количество месяцев работы отопителя салона;

$I_2$  – количество месяцев в году;

$I_T$  – индекс цен производителей нефтепродуктов для  $t$ -го года срока действия контракта (принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей нефтепродуктов для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей нефтепродуктов, указанному для последнего года прогноза)).

Таблица 2

### Транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса ( $H_{Si}$ )

№	Класс автобуса	Вместимость, пасс. (при 5 пассажирах на м <sup>2</sup> площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров)	Вид и марка топлива	$H_{Si}$ , л/100 км
1	Особо малый	независимо от вместимости	Бензин АИ-92	14,5
2	Малый	13 – 22	Бензин АИ-92	17,0
		свыше 22	Бензин АИ-92	32,0
		13 – 22	Дизельное	14,2
		свыше 22	Дизельное	23,2
3	Средний	до 54 включительно	Дизельное	26,2
		свыше 54	Дизельное	29,6
4	Большой	до 54 включительно	Дизельное	33,6
		55 – 120	Дизельное	39,8

<sup>1</sup> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный № 4916.



№	Класс автобуса	Вместимость, пасс. (при 5 пассажирах на м <sup>2</sup> площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров)	Вид и марка топлива	H <sub>си</sub> , л/100 км
		свыше 120	Дизельное	46,1
5	Особо большой	независимо от вместимости	Дизельное	47,5

9. Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{СМи}$ ) определяются по формуле (10).

$$P_{СМи} = 0,075 \times P_{Ти}, \text{ руб./км (10),}$$

где:

0,075 – отношение расходов на смазочные и прочие эксплуатационные материалы к расходам на топливо для автобусов;

$P_{Ти}$  – расходы на топливо для автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

10. Расходы на износ и ремонт шин автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Шиi}$ ) определяются по формуле (11).

$$P_{Шиi} = U_{Ши} \times I_{мt}, \text{ руб./км (11),}$$

где:

$U_{Ши}$  – базовые удельные расходы на шины *i*-го класса в расчете на 1 км пробега автобусов *i*-го класса, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными 0,15, для автобусов малого класса – 0,28, для автобусов среднего класса – 0,66, для автобусов большого класса – 0,84, для автобусов особо большого класса – 0,94);

$I_{мt}$  – индекс цен на машины и оборудование для *t*-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза)).

11. Расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТОи}$ ) определяются по формуле (12).

$$P_{Т0и} = \Phi OT_{ppi} + P_{зчи}, \text{ руб./км (12),}$$

где:

$\Phi OT_{ppi}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта;

$P_{зчи}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

12. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта ( $\Phi OT_{ppi}$ ) определяются по формуле (13).

$$\Phi OT_{ppi} = (12 \times ЗПР/\Phi RB_{pp}) \times I_{инд} \times (T_{Ti}/K_{To} + T_{pi} \times K_{кр}) \times 0,001 \times (1 + C_{TC}/100),$$

руб./км (13),

где:

0,001 – коэффициент приведения базовой удельной трудоемкости технического обслуживания и ремонта автобусов к 1 км пробега;

12 – количество месяцев в году;

$I_{инд}$  – индекс потребительских цен для *t*-го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$ЗПР$  – определенная в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания автобусов *i*-го класса, ч/1000 км (для автобусов особо малого класса принимаются равной 5,9, для автобусов малого класса – 8,0, для автобусов среднего класса – 9,3, для автобусов большого класса – 13,3, для автобусов особо большого класса – 19,1);

$K_{To}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания автобусов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 3);

$T_{pi}$  – базовая удельная трудоемкость текущего ремонта автобусов *i*-го класса, час/1000 км (для автобусов особо малого класса принимается равной 5,4, для автобусов малого класса – 6,4, для автобусов среднего класса – 7,8, для автобусов большого класса – 10,2, для автобусов особо большого класса – 13,2);

$K_{кр}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта автобусов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 3);

$\Phi RB_{pp}$  – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего (принимается

равным 1812 часам);

$C_{ТС}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

13. Средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (14) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (14) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (14) настоящего приложения.

$$ЗПР = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб. (14),}$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных

субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{зп}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_M$  – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

Таблица 3

**Коэффициенты корректировки в зависимости  
от природно-климатических условий базовых удельных  
трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта  
автобусов, а также базовых удельных расходов  
на запасные части и материалы ( $K_{то}$ ,  $K_{кр}$ ,  $K_{зч}$ )**

№	Субъект Российской Федерации	$K_{то}$	$K_{кр}$	$K_{зч}$
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская области; город федерального значения Севастополь	1,0	0,9	0,9
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области	0,9	1,1	1,1
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	0,9	1,2	1,25

№	Субъект Российской Федерации	Кто	Ккр	Кзч
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4
5	Прочие	1,0	1,0	1,0

14. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте автобусов *i*-го класса в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{зчi}$ ) определяются по формуле (15).

$$P_{зчi} = U_{зч i км} \times K_{зч} \times I_{мi}, \text{ руб./км (15),}$$

где:

$U_{зч i км}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для автобусов *i*-го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными 2,2, для автобусов малого класса – 3,2, для автобусов среднего класса – 3,6, для автобусов большого класса – 6,4, для автобусов особо большого класса – 8,6);

$K_{зч}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 3);

$I_{мi}$  – индекс цен на машины и оборудование для *t*-го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза).

15. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в составе расходов, определенном приложением № 4 к настоящему Порядку, для автобусов *i*-го класса в *t*-м году срока действия контракта ( $ПКР_{ii}$ ) определяются по формуле (16).

$$ПКР_{ii} = K_{пр} \times (P_{Ti} + P_{СМи} + P_{Ши} + P_{Тоi}), \text{ руб./км (16),}$$

где:

$K_{пр}$  – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с таблицей 4);

$P_{Ti}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения

расходы на топливо для автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{СМi}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{Ши}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{Тои}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Таблица 4

**Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (Кпр)**

№	Предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег автобусов всех классов в $t$ -м году срока действия контракта, тыс. км	Кпр
1	До 50	0,755
2	Свыше 50 до 150	0,745
3	Свыше 150 до 850	0,710
4	Свыше 850 до 1650	0,635
5	Свыше 1650 до 2450	0,580
6	Свыше 2450 до 3250	0,515
7	Свыше 3250 до 4050	0,460
8	Свыше 4050 до 4850	0,420
9	Свыше 4850 до 5650	0,375

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

### Расчет максимальной себестоимости 1 км пробега трамваев

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта ( $S_{it}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{it} = P_{отви} + P_{отки} + CP_{it} + P_{эи} + P_{тои} + P_{кки} + P_{тти} + P_{пи} + P_{сди} + ПКР_{it}, \text{ руб./км (1),}$$

где:

$P_{отви}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{отки}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора в трамваях  $i$ -го класса, в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{эи}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{тои}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{кки}$  – определенные в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{тти}$  – о определенные в соответствии с пунктом 14 н астоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{пи}$  – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{сди}$  – определенные в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения расходы на содержание службы движения подрядчика в  $t$ -м году срока действия

контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{ii}$  – определенные в соответствии с пунктом 17 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту исходя из объема возлагаемых на подрядчика обязательств, предусмотренных контрактом. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на подрядчика возлагаются соответствующие обязательства.

2. Расходы на оплату труда водителей трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTVi}$ ) определяются по формуле (2).

$$P_{OTVi} = \frac{12 \times ЗПВ_i}{ФРВ_6} \times АЧ_{ii} \times k_{nz} \times I_{инт} / L_{ii}, \text{ руб./км (2)},$$

где:

12 – количество месяцев в году;

$ЗПВ_i$  – средняя месячная оплата труда водителя трамвая  $i$ -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{ii}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения, ч;

$k_{nz}$  – коэф ффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заклучительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (принимается равным 1,06);

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{ii}$  – предусмотренный контрактом пробег трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_6$  – годовой фонд рабочего времени водителя трамвая (принимается равным 1772 часам).

3. Средняя месячная оплата труда водителя трамвая  $i$ -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок



по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения.

$$ЗПВ_i = СЗП \times K_{ЗПi} \times K_M, \text{ руб. (3),}$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральных территорий – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

*K<sub>ЗПi</sub>* – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута (принимается в соответствии с таблицей 1);

*K<sub>M</sub>* – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

**Коэффициенты, учитывающие дифференциацию  
заработных плат работников**

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городских округов, в границах федеральных территорий, а также в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя	Прочие маршруты
1	Водитель трамвая большого класса	0,9	0,95
2	Водитель трамвая особо большого класса	1,0	1,05
3	Кондуктор	0,8	0,85
4	Ремонтный рабочий	0,9	0,9

4. Количество часов работы трамваев *i*-го класса в *t*-м году срока действия контракта определяется по формуле (4):

$$AЧ_{it} = \sum_{j=1}^k (T_{ij} \times D_{ij}) \quad (4),$$

где:

*k* – количество видов графиков работы (выходов), предусмотренных контрактом в отношении трамваев *i*-го класса в *t*-м году срока действия контракта, ед.;

*T<sub>ij</sub>* – продолжительность работы на маршруте трамвая *i*-го класса в *t*-м году срока действия контракта в соответствии с *j*-м графиком работы (выходом), час;

*D<sub>ij</sub>* – количество дней в *t*-м году срока действия контракта, в отношении которых установлен *j*-й график работы (выход), дн.

5. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондукторов, в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега:

а) принимаются равными нулю в случае, если контракт не предусматривает выполнение работниками обязанности кондуктора;

б) определяются по формуле (5) в отношении контрактов, предусматривающих выполнение обязанностей кондуктора водителями в течение всей рабочей смены;

в) определяются по формуле (6) в отношении контрактов, предусматривающих выполнение обязанностей кондуктора поочередно водителями и кондукторами или только кондукторами.

$$P_{OTKti} = P_{OTBti} \times k_{бул}, \text{ руб./км} \quad (5),$$

$$P_{Отв_{ti}} = \frac{12 \times ЗПК}{ФРВ_{\kappa}} \times АЧ_{ti} \times 1,06 \times I_{инт} / L_{ti}, \text{ руб./км (6)},$$

где:

$P_{Отв_{ti}}$  – расходы на оплату труда водителей трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта, определенные в соответствии с формулой (2) настоящего приложения;

$k_{биш}$  – коэффициент, учитывающий затраты на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,3; если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,05).

$12$  – количество месяцев в году;

$ЗПК$  – средняя месячная оплата труда кондуктора трамвая (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения;

$АЧ_{ti}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения, ч;

$1,06$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{ti}$  – предусмотренный контрактом планируемый пробег трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_{\kappa}$  – годовой фонд рабочего времени кондуктора трамвая (принимается равным 1772 часам).

6. Средняя месячная оплата труда кондуктора трамвая (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или

в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения.

$$ЗПК = СЗП \times K_{зп} \times K_M, \text{ руб. (7),}$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральных территорий – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{зп}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_M$  – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

7. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $СР_{it}$ ) определяются по формуле (8).

$$СР_{it} = (P_{отви} + P_{отктi}) \times (C_{mc} / 100), \text{ руб./км (8),}$$

где:

$P_{OTVi}$  – расходы на оплату труда водителей трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов трамвая в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$C_{TC}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

8. Расходы на электроэнергию на движение трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{эи}$ ) определяются по формуле (9).

$$P_{эи} = 1,18 \times H_{Pi} \times C_э \times I_{эt}, \text{ руб./км (9)},$$

где:

$1,18$  – коэффициент, учитывающий потери в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения, а также расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление);

$H_{Pi}$  – потребление электроэнергии на движение трамваев  $i$ -го класса, кВт.ч/км (для трамвайных вагонов большого класса принимается равным 2,7, для трамвайных вагонов особо большого класса – 4,6, для трамвайных поездов – как сумма потреблений энергии каждого из вагонов в составе поезда);

$C_э$  – цена 1 кВт.ч электроэнергии, включая НДС, по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб./кВт.ч (принимается в соответствии с фактическими удельными расходами предприятия электротранспорта за прошлый год, а при отсутствии таких данных – в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

$I_{эt}$  – индекс цен на электрическую энергию для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен на электрическую энергию для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен на электрическую энергию, указанному для последнего года прогноза).

9. Расходы на техническое обслуживание и ремонт трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТОи}$ ) определяются по формуле (10).

$$P_{ТОи} = \Phi OT_{ppi} + P_{зчи}, \text{ руб./км (10)},$$

где:

$\Phi OT_{ppi}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта;

$R_{зчи}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

10. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта ( $\Phi OT_{ppi}$ ) определяются по формуле (11).

$$\Phi OT_{ppi} = (12 \times ЗПР/\Phi RB_{pp}) \times I_{инт} \times T_{Ti} \times 0,001 \times K_{ТО} \times (1 + C_{ТС}/100), \text{ руб./км (11),}$$

где:

0,001 – коэффициент приведения базовой удельной трудоемкости технического обслуживания и ремонта трамваев к 1 км пробега;

12 – количество месяцев в году;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$ЗПР$  – определенная в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортного средства  $i$ -го класса, ч/1000 км (для трамвайных вагонов большого класса принимается равным 20,0, для трамвайных вагонов особо большого класса – 26,0, для трамвайных поездов – как сумма трудоемкостей технического обслуживания каждого из вагонов в составе поезда, увеличенных на 2 % для каждого из вагонов, кроме первого);

$K_{ТО}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания трамваев в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$\Phi RB_{pp}$  – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего (принимается равным 1812 часам);

$C_{ТС}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы

налогообложения).

Таблица 2

**Коэффициенты корректировки  
в зависимости от природно-климатических условий базовых  
удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего  
ремонта трамваев, а также базовых удельных  
расходов на запасные части и материалы (Кто, Кзч)**

№	Субъект Российской Федерации	Кто	Кзч
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская области; город федерального значения Севастополь	1,0	1,0
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области	1,1	1,1
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,2	1,25
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	1,3	1,3
5	Прочие	1,0	1,0

11. Средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (12) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии или в соответствии с формулой (12) настоящего приложения);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок

по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (12) настоящего приложения.

$$ЗПР = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб. (12),}$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{ЗП}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_M$  – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

12. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте трамвая  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ЗЧi}$ ) определяются по формуле (13).

$$P_{ЗЧi} = U_{ЗЧi} \times K_{ЗЧ} \times I_{M_i}, \text{ руб./км (13),}$$

где:

$U_{ЗЧi}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы



для трамвая  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для трамвайных вагонов большого класса принимаются равными 17,0, для трамвайных вагонов особо большого класса – не менее 22,0, для трамвайных поездов – как сумма расходов на каждый из вагонов в составе поезда, увеличенных на 2 % для каждого из вагонов, кроме первого);

$K_{зч}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$I_{мт}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2020 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза).

13. Расходы на содержание контактно-кабельной сети в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ККт}$ ) определяются по формуле (14).

$$P_{ККт} = 149550 \times l_{кк} \times K_{уз} \times K_{нкк} \times I_{мт} / L_{суммт}, \text{ руб./км (14)},$$

где:

149 550 – базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

$l_{кк}$  – общая протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, используемая для движения трамваев по предусмотренным контрактом маршрутам, км;

$K_{уз}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети (принимается в соответствии с таблицей 3);

$K_{нкк}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 4);

$I_{мт}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного

в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза);

$L_{сумм}$  – суммарный планируемый пробег трамваев всех классов по всем маршрутам регулярных перевозок по всем контрактам в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

Таблица 3

**Коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети ( $K_{уз}$ )**

№ п/п	Условия эксплуатации	$K_{уз}$
1	Отсутствие уклонов более 3 %, средний уклон менее 1 %	1,0
2	Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3 %, средний уклон более 1 %)	1,05

Таблица 4

**Коэффициент корректирования базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети и на содержание и ремонт трамвайного пути в зависимости от природно-климатических условий ( $K_{пкы}$ )**

№ п/п	Субъект Российской Федерации, особенности территории	$K_{пкы}$
1	Республика Алтай, Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Удмуртская Республика, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Пермский, Приморский, Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,05
2	Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км	1,05
3	Прочие субъекты Российской Федерации	1,0

14. Расходы на содержание тяговых подстанций в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТП}$ ) определяются по формуле (15).

$$P_{ТП} = 371 \times N_{ТП} \times I_{эл} / L_{сумм}, \text{ руб./км (15),}$$

где:

$371$  – базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт установленной мощности тяговых подстанций;

$N_{ТП}$  – установленная мощность тяговых подстанций для предусмотренных контрактом маршрутов, кВт;

$I_{мт}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза);

$L_{суммт}$  – суммарный планируемый пробег трамваев (в случае, если часть или все подстанции используются для питания одновременно трамвайной и троллейбусной контактной сети – суммарный планируемый пробег трамваев и троллейбусов) всех классов по всем маршрутам регулярных перевозок по всем контрактам в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

15. Расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{пт}$ ) рассчитывают по формуле (16).

$$P_{пт} = 2\,450\,000 \times l_n \times K_{уз} \times K_{ткч} \times I_{мт} / L_{суммт}, \text{ руб./км (16)},$$

где:

$2\,450\,000$  – базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути (включая капитальный ремонт), в однопутном исчислении, руб./км;

$l_n$  – суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении (в расчет принимается протяженность всех путей трамвайной сети, в рамках которой планируется эксплуатация маршрутов в соответствии с контрактом, включая деповские, служебные и прочие пути), км;

$K_{уз}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание и ремонт трамвайного пути в зависимости от условий эксплуатации трамвайного пути (принимается в соответствии с таблицей 3);

$K_{ткч}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание и ремонт трамвайного пути в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 4);

$I_{мт}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия

контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза);

$L_{\text{сумм}t}$  – суммарный планируемый пробег трамваев всех классов по всем маршрутам регулярных перевозок по всем контрактам в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

16. Расходы на содержание собственной службы движения подрядчика (без учета содержания зданий конечных станций) в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{\text{СД}t}$ ) определяются по формуле (17).

$$P_{\text{СД}t} = 75\,000 \times M \times \text{СЗП} \times I_{\text{пц}t} / \text{СЗП}_{\text{рф}} / L_{\text{сумм}t}, \text{ руб./км (17)},$$

где:

75 000 – базовые удельные расходы на содержание собственной службы движения, руб.;

$M$  – общее минимальное количество поездов трамвая всех классов, необходимое для выполнения регулярных перевозок по маршрутам, предусмотренным контрактом на период  $t$  (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством в случае, если это допускается установленными расписаниями перевозок), ед.;

$\text{СЗП}$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту осуществления перевозок в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

$I_{\text{пц}t}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$\text{СПЗ}_{\text{рф}}$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата организаций всех отраслей экономики Российской Федерации в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

$L_{\text{сумм}t}$  – суммарный планируемый пробег трамвая всех классов по всем маршрутам, предусмотренный контрактом, в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

17. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в составе расходов, определенном приложением № 4 к настоящему

Порядку, для трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $ПКР_{it}$ ) определяется по формуле (18).

$$ПКР_{it} = (ЧПД_i \times ЗПП \times 12 \times (1 + C_{TC}/100) + ПВ_i) \times M_{it} \times I_{инц} / L_{it}, \text{ руб./км (18),}$$

где:

$ЧПД_i$  – удельная численность персонала депо и парков на единицу максимального количества трамваев  $i$ -го класса, одновременно работающих на маршрутах в соответствии с условиями контракта (на единицу выпуска трамваев), чел./ед. (принимается равным 1,15);

$ЗПП$  – средняя месячная оплата труда прочего персонала подрядчика (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 18 настоящего приложения, руб.;

$12$  – количество месяцев в году;

$C_{TC}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения);

$ПВ_i$  – прочие удельные расходы на единицу максимального количества трамваев, одновременно работающих на маршрутах (на единицу выпуска трамваев), руб./ед. (принимается в соответствии с таблицей 5);

$M_{it}$  – минимальное количество поездов трамвая  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по маршрутам, предусмотренным контрактом на период  $t$  (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством в случае, если это допускается установленными расписаниями перевозок), ед.;

$I_{инц}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{it}$  – предусмотренный контрактом планируемый пробег трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, км.

## Прочие удельные расходы на единицу выпуска трамваев

№ п/п	Класс транспортных средств	ПВ, руб./ед.
1	Большой (одиночный трамвайный вагон)	850 000
2	Особо большой (сочлененный трамвайный вагон)	935 000
3	Особо большой (поезд из 2 вагонов)	980 000
4	Особо большой (поезд из 3 вагонов)	1 100 000

18. Средняя месячная оплата труда прочего персонала подрядчика (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (19) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (19) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (19) настоящего приложения.

$$ЗПП = СЗП \times 0,65, \text{ руб. (19),}$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии

с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

0,65 – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда прочего персонала подрядчика относительно среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики.

### ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

#### Расчет максимальной себестоимости 1 км пробега троллейбусов

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта ( $S_{it}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{it} = P_{OTVi} + P_{OTKi} + CP_{it} + P_{Эit} + P_{Шit} + P_{ТОit} + P_{ККt} + P_{ТПit} + P_{СДit} + ПКР_{it}, \text{ руб./км (1),}$$

где:

$P_{OTVi}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{OTKi}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора в троллейбусах  $i$ -го класса, в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов троллейбуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Эit}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Шit}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТОit}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ККt}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТПit}$  – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{СДit}$  – определенные в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения расходы на содержание службы движения подрядчика в  $t$ -м году срока действия



контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{ii}$  – определенные в соответствии с пунктом 17 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту исходя из объема возлагаемых на подрядчика обязательств, предусмотренных контрактом. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на подрядчика возлагаются соответствующие обязательства.

2. Расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTB_{ii}}$ ) определяются по формуле (2).

$$P_{OTB_{ii}} = \frac{12 \times ЗПВ_i}{ФРВ_g} \times АЧ_{ii} \times k_{мз} \times I_{инц} / L_{ii}, \text{ руб./км (2)},$$

где:

12 – количество месяцев в году;

$ЗПВ_i$  – средняя месячная оплата труда водителя троллейбуса  $i$ -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{ii}$  – планируемое количество часов работы троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения, ч;

$k_{мз}$  – коэф ффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заклучительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (принимается равным 1,06);

$I_{инц}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{ii}$  – предусмотренный контрактом пробег троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_g$  – годовой фонд рабочего времени водителя троллейбусов (принимается равным 1772 часам).

3. Средняя месячная оплата труда водителя троллейбуса  $i$ -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения.

$$ЗПВ_i = СЗП \times K_{зпi} \times K_M, \text{ руб. (3)},$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральных территорий – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

*K<sub>зпi</sub>* – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута (принимается в соответствии с таблицей 1);

*K<sub>M</sub>* – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

**Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников**

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городских округов, в границах федеральных территорий, а также в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя	Прочие маршруты
1	Водитель троллейбуса большого класса	1,0	1,05
2	Водитель троллейбуса особо большого класса	1,1	1,15
3	Кондуктор	0,8	0,85
4	Ремонтный рабочий	0,9	0,9

4. Количество часов работы троллейбусов *i*-го класса в *t*-ом году срока действия контракта определяется по формуле (4):

$$AЧ_{it} = \sum_{j=1}^k (T_{ij} \times D_{ij}) \quad (4),$$

где:

*k* – количество видов графиков работы (выходов), предусмотренных контрактом в отношении троллейбусов *i*-го класса в *t*-м году срока действия контракта, ед.;

*T<sub>ij</sub>* – продолжительность работы на маршруте троллейбуса *i*-го класса в *t*-м году срока действия контракта в соответствии с *j*-м графиком работы (выходом), час;

*D<sub>ij</sub>* – количество дней в *t*-м году срока действия контракта, в отношении которых установлен *j*-й график работы (выход), дн.

5. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондукторов, в *t*-й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега:

а) принимаются равными нулю в случае, если контракт не предусматривает выполнение работниками обязанности кондуктора;

б) определяются по формуле (5) в отношении контрактов, предусматривающих выполнение обязанностей кондуктора водителями в течение всей рабочей смены;

в) определяются по формуле (6) в отношении контрактов, предусматривающих выполнение обязанностей кондуктора поочередно водителями и кондукторами или только кондукторами.

$$P_{откit} = P_{отвit} \times k_{бит}, \text{ руб./км} \quad (5),$$

$$P_{отКи} = \frac{12 \times ЗПК}{ФРВ_k} \times АЧ_{ti} \times 1,06 \times I_{инт} / L_{ti}, \text{ руб./км (6),}$$

где:

$P_{отВи}$  – расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта, определенные в соответствии с формулой (2) настоящего приложения;

$k_{бш}$  – коэффициент, учитывающий затраты на оплату труда водителя, выполняющего обязанности кондуктора (если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,3; если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,05).

12 – количество месяцев в году;

ЗПК – средняя месячная оплата труда кондуктора троллейбуса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения;

$АЧ_{ti}$  – планируемое количество часов работы троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения, ч;

1,06 – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{ti}$  – предусмотренный контрактом планируемый пробег троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, км;

ФРВ<sub>к</sub> – годовой фонд рабочего времени кондуктора троллейбуса (принимается равным 1772 часам).

6. Средняя месячная оплата труда кондуктора троллейбуса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или

в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения.

$$ЗПК = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб. (7),}$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральных территорий – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{ЗП}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_M$  – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

7. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов троллейбуса  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $СР_{it}$ ) определяются по формуле (8).

$$СР_{it} = (P_{Отвн} + P_{Откд}) \times (C_{Тс} / 100), \text{ руб./км (8),}$$

где:

$P_{OTVi}$  – расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов троллейбуса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$C_{ТС}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

8. Расходы на электроэнергию на движение троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{эti}$ ) определяются по формуле (9).

$$P_{эti} = 1,18 \times H_{\Pi i} \times C_{э} \times I_{эt}, \text{ руб./км (9),}$$

где:

$1,18$  – коэффициент, учитывающий потери в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения, а также расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление);

$H_{\Pi i}$  – потребление электроэнергии на движение троллейбусов  $i$ -го класса, кВт.ч/км (для троллейбусов большого класса принимается равным 2,4, для троллейбусов особо большого класса – 3,7);

$C_{э}$  – цена 1 кВт.ч электроэнергии, включая НДС, по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб. (принимается в соответствии с фактическими удельными расходами предприятия электротранспорта за прошлый год, а при отсутствии таких данных – в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

$I_{эt}$  – индекс цен на электрическую энергию для  $t$ -го года срока действия контракта (принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен на электрическую энергию для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен на электрическую энергию, указанному для последнего года прогноза).

9. Расходы на износ и ремонт шин троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Шti}$ ) определяются по формуле (10).

$$P_{Шti} = U_{Шi} \times I_{Шt}, \text{ руб./км (10),}$$

где:

$U_{Шi}$  – базовые удельные расходы на шины  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса

принимается равным 0,75, для троллейбусов особо большого класса – 0,94).

$I_{mi}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза).

10. Расходы на техническое обслуживание и ремонт троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{TOi}$ ) определяются по формуле (11).

$$P_{TOi} = \Phi OT_{ppi} + P_{зчи}, \text{ руб./км (11),}$$

где:

$\Phi OT_{ppi}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта;

$P_{зчи}$  – определенные в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

11. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта ( $\Phi OT_{ppi}$ ) определяются по формуле (12).

$$\Phi OT_{ppi} = (12 \times ЗПР/\Phi РВ_{pp}) \times I_{нцt} \times T_{Ti} \times 0,001 \times K_{TO} \times (1 + C_{TO}/100), \text{ руб./км (12),}$$

где:

0,001 – коэффициент приведения базовой удельной трудоемкости технического обслуживания и ремонта троллейбусов к 1 км пробега;

12 – количество месяцев в году;

$I_{нцt}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$ЗПР$  – определенная в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания

транспортного средства  $i$ -го класса, ч/1000 км (для троллейбусов большого класса принимается равным 25,0, для троллейбусов особо большого класса – 30,0);

$K_{то}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания троллейбусов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$\Phi P B_{pp}$  – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего (принимается равным 1812 часам);

$C_{ТС}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

Таблица 2

**Коэффициенты корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта троллейбусов, а также базовых удельных расходов на запасные части и материалы ( $K_{то}$ ,  $K_{зч}$ )**

№	Субъект Российской Федерации	$K_{то}$	$K_{зч}$
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская области; город федерального значения Севастополь	1,0	1,0
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области	1,1	1,1
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,2	1,25
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	1,3	1,3
5	Прочие	1,0	1,0



12. Средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (13) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (13) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (13) настоящего приложения.

$$ЗПР = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб. (13),}$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

*K<sub>ЗП</sub>* – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_M$  – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

13. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{зчi}$ ) определяются по формуле (14).

$$P_{зчi} = U_{зчi} \times K_{зч} \times I_{мt}, \text{ руб./км (14),}$$

где:

$U_{зчi}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для троллейбусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса принимаются равными 12,6, для троллейбусов особо большого класса – 16,0);

$K_{зч}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$I_{мt}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза).

14. Расходы на содержание контактно-кабельной сети в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ккt}$ ) определяются по формуле (15).

$$P_{ккt} = 171180 \times l_{кк} \times K_{уз} \times K_{нкы} \times I_{мt} / L_{суммt}, \text{ руб./км (15),}$$

где:

171180 – базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

$l_{кк}$  – общая протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, используемая для движения троллейбусов по предусмотренным контрактом маршрутам, км;

$K_{уз}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети (принимается в соответствии с таблицей 3);

$K_{нкы}$  – коэффициент корректирования базовых удельных расходов

на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 4);

$I_{м}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза);

$L_{сумм}$  – суммарный планируемый пробег троллейбусов всех классов по всем маршрутам регулярных перевозок по всем контрактам в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

Таблица 3

**Коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети ( $K_{уз}$ )**

№ п/п	Условия эксплуатации	$K_{уз}$
1	Отсутствие уклонов более 3 %, средний уклон менее 1 %	1,0
2	Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3 %, средний уклон более 1 %)	1,05

Таблица 4

**Коэффициент корректирования базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от природно-климатических условий ( $K_{пкц}$ )**

№ п/п	Субъект Российской Федерации, особенности территории	$K_{пкц}$
1	Республика Алтай, Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Удмуртская Республика, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Пермский, Приморский, Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,05
2	Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км	1,05
3	Прочие субъекты Российской Федерации	1,0

15. Расходы на содержание тяговых подстанций в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТП}$ ) определяются по формуле (16).

$$P_{ТП} = 371 \times N_{ТП} \times I_{м} / L_{сумм}, \text{ руб./км (16),}$$

где:

371 – базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт установленной мощности тяговых подстанций;

$N_{ТП}$  – установленная мощность тяговых подстанций для предусмотренных контрактом маршрутов, кВт;

$I_{м}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -го года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза);

$L_{сумм}$  – суммарный планируемый пробег троллейбусов (в случае, если часть или все подстанции используются для питания одновременно трамвайной и троллейбусной контактной сети – суммарный планируемый пробег трамваев и троллейбусов) всех классов по всем маршрутам регулярных перевозок по всем контрактам в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

16. Расходы на содержание собственной службы движения подрядчика (без учета содержания зданий конечных станций) в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{СД}$ ) определяются по формуле (17).

$$P_{СД} = 75\,000 \times M \times СЗП \times I_{пцд} / СЗП_{рф} / L_{суммКт}, \text{ руб./км (17),}$$

где:

75 000 – базовые удельные расходы на содержание собственной службы движения, руб.;

$M$  – общее минимальное количество троллейбусов всех классов, необходимое для выполнения регулярных перевозок по маршрутам, предусмотренным контрактом на период  $t$  (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством в случае, если это допускается установленными расписаниями перевозок), ед.;

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту осуществления перевозок в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

$I_{пцд}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока действия контракта,

принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$CЗП_{рф}$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата организаций всех отраслей экономики Российской Федерации в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

$L_{суммКл}$  – суммарный планируемый пробег троллейбусов всех классов по всем маршрутам, предусмотренный контрактом, в  $t$ -м году срока действия контракта, км.

17. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в составе расходов, определенном приложением № 4 к настоящему Порядку, для троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $ПКР_{ii}$ ) определяется по формуле (18).

$$ПКР_{ii} = (ЧПД_i \times ЗПП \times 12 \times (1 + C_{ТС} / 100) + ПВ_i) \times M_{ii} \times I_{инд} / L_{ii}, \text{ руб./км (18)},$$

где:

$ЧПД_i$  – удельная численность персонала депо и парков на единицу максимального количества троллейбусов  $i$ -го класса, одновременно работающих на маршрутах в соответствии с условиями контракта (на единицу выпуска транспортных средств), чел./ед. (принимается равным 1,15);

$ЗПП$  – средняя месячная оплата труда прочего персонала подрядчика (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 18 настоящего приложения, руб.;

12 – количество месяцев в году;

$C_{ТС}$  – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения);

$ПВ_i$  – прочие удельные расходы на единицу максимального количества транспортных средств, одновременно работающих на маршрутах (на единицу выпуска транспортных средств), руб./ед. (принимается в соответствии с таблицей 5);

$M_{ii}$  – минимальное количество троллейбусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по маршрутам, предусмотренным контрактом на период  $t$  (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством в случае, если

это допускается установленными расписаниями перевозок), ед.;

$I_{тi0}$  – индекс потребительских цен для t-го года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

$L_{ii}$  – предусмотренный контрактом планируемый пробег троллейбусов i-го класса в t-м году срока действия контракта, км.

Таблица 5

**Прочие удельные расходы на единицу выпуска троллейбусов**

№ п/п	Класс троллейбуса	ПВ, руб./ед.
1	Большой	640 000
2	Особо большой	700 000

18. Средняя месячная оплата труда прочего персонала подрядчика (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта (при наличии) или в соответствии с формулой (19) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (19) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (19) настоящего приложения.

$$ЗПП = СЗП \times 0,65, \text{ руб. (19),}$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

*0,65* – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда прочего персонала подрядчика относительно среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

### **Состав прочих и косвенных расходов по обычным видам деятельности**

В состав прочих и косвенных расходов по обычным видам деятельности в целях настоящего Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом включены следующие виды расходов:

расходы на командировки, если это командировки работников, не относящихся к административно-управленческому персоналу, в том числе и компенсационные выплаты взамен суточных, утверждаемых Правительством Российской Федерации;

расходы, связанные с реализацией билетов (расходы на приобретение бланков билетной продукции, содержание принадлежащих подрядчику билетных касс и пунктов распространения билетов, включая оплату труда кассиров и распространителей билетов и отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату их труда или оплату услуг сторонних организаций (за исключением автовокзалов и автостанций) и индивидуальных предпринимателей по реализации билетов);

расходы, связанные с обслуживанием держателей электронных проездных документов (бесконтактных микропроцессорных транспортных карт), в том числе оплата услуг операторов, осуществляющих учет пассажиров, являющихся держателями электронных проездных документов, кроме затрат на приобретение, установку и эксплуатацию в транспортных средствах контрольно-кассовой техники, оборудования для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда;

стоимость выдаваемых работникам бесплатно, в соответствии с законодательством Российской Федерации, предметов (включая форменную одежду, обмундирование), остающихся в личном постоянном пользовании (сумма льгот в связи с их продажей по пониженным ценам);

общепроизводственные расходы: на содержание и эксплуатацию машин и оборудования; амортизационные отчисления и затраты на ремонт основных средств и иного имущества, используемого в производстве (кроме транспортных средств); расходы на страхование указанного имущества; расходы на отопление, освещение и содержание помещений и их уборку; арендная плата за помещения,



машины, оборудование, используемые в производстве; оплата труда работников, занятых обслуживанием производства, взносы на социальное страхование от оплаты труда работников, занятых обслуживанием производства; другие аналогичные по назначению расходы, включающие прочие расходы, связанные с обычными видами деятельности:

расходы на ремонт и восстановление основных средств (кроме транспортных средств);

расходы на научные исследования и (или) опытно-конструкторские разработки;

расходы на обеспечение нормальных условий труда;

расходы на хранение транспортных средств и оплата услуг, предоставляемых сторонними лицами;

расходы, связанные с проездом по платным мостам и дорогам общего пользования;

оплата технических осмотров автомобилей;

оплата стоимости номерных знаков;

местные регистрационные сборы и прочие местные сборы, уплачиваемые подрядчиком при выполнении перевозок; расходы на уплату регистрационных сборов и за выдачу свидетельств о регистрации автомобилей для оказания услуг по перевозке;

расходы на добровольное и обязательное страхование гражданской ответственности подрядчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров;

расходы на добровольное и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

расходы на добровольное страхование имущества подрядчика;

арендные (лизинговые) платежи за арендуемое (принятое в лизинг) имущество (кроме транспортных средств). В случае если имущество, полученное по договору лизинга, учитывается у лизингополучателя, арендные (лизинговые) платежи признаются расходом за вычетом сумм начисленной в соответствии с ПБУ 6/01 по этому имуществу амортизации;

лицензионные, экологические сборы и расходы на сертификацию продукции и услуг;

суммы комиссионных сборов и иных подобных расходов за выполненные сторонними организациями работы (предоставленные услуги);

расходы на обеспечение пожарной безопасности организации в соответствии с законодательством Российской Федерации, расходы на услуги по охране имущества, обслуживанию охранно-пожарной сигнализации, расходы на приобретение услуг пожарной охраны и иных услуг охранной деятельности, а также расходы на содержание собственной службы безопасности по выполнению функций экономической защиты банковских и хозяйственных операций и сохранности материальных ценностей (за исключением расходов на экипировку, приобретение оружия и иных специальных средств защиты);

расходы на подготовку и переподготовку кадров, если эти работники не относятся к административно-управленческому персоналу;

расходы на подготовку и освоение новых производств, цехов и агрегатов;  
расходы в виде отчислений в резерв на предстоящую оплату отпусков работникам и (или) в резерв на выплату ежегодного вознаграждения за выслугу лет;  
оплата расходов, связанных с реализацией целевых программ по повышению безопасности дорожного движения;

расходы на налоги, а также на иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с законодательством Российской Федерации, входящие в расходы по обычным видам деятельности;

расходы на оплату услуг по хранению запасов топлива и расходы на оплату услуг сторонних организаций по хранению запасов смазочных материалов;

расходы на оплату услуг сторонних организаций за прием, хранение и уничтожение экологически опасных отходов;

возмещение ущерба в случае причиненного увечья, травм работников, выплата пособия в связи с производственным травматизмом;

стоимость воды, идущей на технические нужды, без наличия водомера и дополнительного учета и контроля;

расходы на санитарную обработку пассажирских транспортных средств;

оплата услуг по транспортировке неисправных транспортных средств;

расходы, связанные с оформлением путевых листов, проведением предрейсового и послерейсового медицинских осмотров водителей, предрейсового (или послерейсового) технического осмотра пассажирских транспортных средств, независимо от способа организации этих работ, принятого у подрядчика (собственными силами или аутсорсное);

расходы, связанные с доставкой персонала на работу и с работы в период после 0.00 часов и до 6.00 часов;

расходы, связанные с обеспечением транспортной (антитеррористической) безопасности на транспортных средствах, а также объектах транспортной инфраструктуры, используемых при перевозках в городском и пригородном сообщениях, при условии, что содержание этих объектов осуществляет подрядчик;

оплата стоимости оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха и оснащения аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, а также расходы, связанные с их эксплуатацией;

расходы на обеспечение диспетчерского сопровождения перевозок автомобильным транспортом (только для автобусного транспорта);

расходы на содержание конечных станций автомобильного и городского электрического транспорта;

другие расходы, связанные с обычными видами деятельности;

расходы на содержание службы автоматики и связи, включающие расходы на оплату труда работников службы автоматики и связи, отчисления на социальные нужды от величины фонда оплаты труда работников службы автоматики и связи, расходы на все виды технического обслуживания и ремонта средств автоматики и связи (только для городского электрического транспорта);

управленческие расходы, в том числе административно-управленческие расходы; содержание общехозяйственного персонала, не связанного

с производственным процессом, расходы на оплату труда, выплату взносов на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством; амортизационные отчисления и расходы на ремонт основных средств управленческого и общехозяйственного назначения; арендная плата за помещения общехозяйственного назначения; расходы на оплату информационных, аудиторских, консультационных, управленческих услуг; другие аналогичные по назначению управленческие расходы:

расходы в части, относимой к работникам административно-управленческого персонала: на командировки, на подготовку и переподготовку кадров, по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным с индивидуальными предпринимателями, не состоящими в штате организации;

расходы на управление организацией или ее отдельными подразделениями, в том числе заработная плата административно-управленческого персонала и взносы на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством, а также расходы на приобретение услуг по управлению организацией или ее отдельными подразделениями;

расходы на услуги по предоставлению работников (технического и управленческого персонала) сторонними организациями для участия в производственном процессе, управлении производством либо для выполнения иных функций, связанных с производством и (или) реализацией, в том числе расходы, связанные с оплатой услуг посреднических организаций, оказываемых для производственных нужд автотранспортных организаций, оплатой услуг банков по осуществлению в соответствии с заключенными договорами торгово-комиссионных (факторинговых) и других аналогичных операций;

представительские расходы;

расходы на почтовые, телефонные, телеграфные и другие подобные услуги, расходы на оплату услуг связи, вычислительных центров, включая расходы на услуги факсимильной и спутниковой связи, электронной почты, а также информационных систем (СВИФТ, Интернет и иные аналогичные системы);

расходы, связанные с приобретением права на использование программ для ЭВМ и баз данных по договорам с правообладателем (по лицензионным соглашениям). К указанным расходам также относятся расходы на приобретение исключительных прав на программы для ЭВМ и обновление программ для ЭВМ и баз данных;

взносы, вклады и иные обязательные платежи, уплачиваемые некоммерческим организациям, если уплата таких взносов, вкладов и иных обязательных платежей является значимым условием для осуществления деятельности организациями – плательщиками таких взносов, вкладов или иных обязательных платежей;

расходы на набор работников, включая расходы на услуги специализированных организаций по подбору персонала;

расходы на канцелярские товары;

расходы на публикацию бухгалтерской отчетности, а также публикацию и иное раскрытие другой информации, если законодательством Российской Федерации на налогоплательщика возложена обязанность осуществлять их публикацию (раскрытие);

расходы, связанные с представлением форм и сведений государственного статистического наблюдения, если законодательством Российской Федерации на налогоплательщика возложена обязанность представлять эту информацию;

расходы некапитального характера, связанные с совершенствованием технологии, организации производства и управления.