



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

**П Р И К А З**

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**  
Регистрационный № 55285  
от "28" ноября 2019 г.

30 мая 2019 г.

Москва

№ 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**

Во исполнение пункта 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), и федеральном органе исполнительной власти, устанавливающим такой порядок» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 42, ст. 5940) 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 утратившим силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 декабря 2017 г. № 513 «О Порядке 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 декабря 2017 г., регистрационный № 49537).

Министр

Е.И. Дитрих

**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 разработан в целях реализации части 2 статьи 14 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>1</sup>.

2. 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.

3. В случае если в соответствии с документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам (далее – работ), 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).

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

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

где:

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

$C_{oi}$  – стоимость приобретения и установки в транспортных средствах  $i$ -го класса оборудования для организации безналичной оплаты проезда, а также плановые расходы на его эксплуатацию и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда в случае, если контрактом предусмотрено, что приобретение, установка и эксплуатация такого оборудования и (или) оплата услуг

<sup>1</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4346, 2018, № 1, ст. 64.

оператора системы безналичной оплаты проезда осуществляется за счет подрядчика, руб.;

$C_{суб}$  – 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<sup>2</sup>, 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);

$\Pi$  – определенная в соответствии с пунктом 4 настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.;

$k$  – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

4. 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).

$$\Pi = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{j_0} \times I_t \times \text{ПВ}_{j_t} / \text{ПВ}_{j_0}), \text{ руб.}, \text{ если } \text{ПВ}_{j_t} / \text{ПВ}_{j_0} \leq 1 \quad (3)$$

$$\Pi = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{j_0} \times I_t), \text{ руб.}, \text{ если } \text{ПВ}_{j_t} / \text{ПВ}_{j_0} > 1 \quad (4)$$

где:

$\Pi_{j_0}$  – фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на  $j$ -том 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. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» или, в случае отсутствия такого акта, принимаемый равным индексу потребительских цен на платные услуги населению для  $t$ -ого года срока действия контракта, определяемому в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития

<sup>2</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3823; 2019, № 16, ст. 1825.

Российской Федерации<sup>3</sup>;

$PB_{jo}$  – определенный в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -ому маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, место-км;

$PB_{jt}$  – определенный в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка планируемый пробег, приведенный по вместимости транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -ому маршруту в  $t$ -ом 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).

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

где:

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

$K_e$  – коэффициент возмещения стоимости работы выручкой от оплаты проезда, рассчитанный как соотношение общей фактической платы за проезд пассажиров и провоз багажа по ранее установленным маршрутам к общей фактической себестоимости работы, совершенной всеми транспортными средствами на ранее установленных маршрутах за период, равный не менее 12 месяцев до даты начала проведения расчетов НМЦК;

$k$  – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

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

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

где:

$L_{joi}$  – фактический пробег транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -ому 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

<sup>3</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).

(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  $j$ -ом маршруте.

6. Планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -ому маршруту в  $t$ -ом году срока действия контракта ( $PВ_{jt}$ ), определяется по формуле (7).

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

где:

$L_{jti}$  – предусмотренный контрактом пробег транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -ому маршруту в  $t$ -ом 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  $j$ -ом маршруте.

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

$$C_i = \sum_{t=1}^m ((S_{ti} \times R \times L_{ti} / \beta + P_{Kt}) + M_i \times Ц_i \times I_{mot} \times r / (12 \times T_{ni})), \text{ руб} \quad (8)$$

где:

$S_{ti}$  – 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  $t$ -ый год срока действия контракта, руб./км;

$R$  – уровень рентабельности. До 1 января 2022 г. при расчете принимают значение 1,048; после 1 января 2022 г. – 1,096;

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

$\beta$  – коэффициент использования пробега. При расчёте принимают значения, равные средним фактически сложившимся при осуществлении регулярных перевозок по регулируемым тарифам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в территориально-административном образовании; при отсутствии такой информации принимают значения, равные 0,9 при перевозках в городском сообщении, 0,91 – в пригородном сообщении и 0,95 – в междугородном сообщении;

$P_{Kt}$  – вознаграждение за реализацию билетов в  $t$ -ом году срока действия контракта (в случае, если реализация билетов осуществляется сторонними организациями);

$M_i$  – установленное реестром маршрутов в отношении маршрутов, предусмотренных контрактом, максимальное количество транспортных средств  $i$ -го класса, ед.;

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 8 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  $t$ -ого года срока действия контракта (принимается равным прогнозному индексу цен производителей машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза));

$T_{ni}$  – срок полезного использования транспортных средств  $i$ -го класса, определенный в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. № 1<sup>4</sup>, лет;

$m$  – срок действия контракта, лет;

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

8. Средняя рыночная стоимость новых транспортных средств  $i$ -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК ( $C_i$ ) определяется как среднеарифметическое значение цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков данных транспортных средств, находящихся в том же федеральном округе, что и заказчик.

Запрос заказчика должен быть составлен с учетом требований контракта к вместимости, оснащению и иным характеристикам транспортных средств.

Опрос продолжается до получения 3-4 ответов, в которых указаны стоимости транспортных средств  $i$ -го класса, различающиеся в пределах не более 10 %. Ответы, не соответствующие данному требованию, не учитываются.

<sup>4</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 52; 2003, № 28, ст. 2940, № 33, ст. 3270; 2006, № 48, ст. 5028; 2008, № 39, ст. 4434; 2009, № 9, ст. 1128; 2010, № 51, ст. 6942; 2015, № 28, ст. 4239; 2016, № 29, ст. 4818; 2018, № 19, ст. 2749.

## 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 транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта ( $S_{it}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{it} = P_{OTVti} + P_{OTKi} + CP_{it} + P_{Tti} + P_{CMti} + P_{Шti} + P_{ТОti} + ПКР_{it}, \text{ руб./км} \quad (1)$$

где:

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

$P_{OTKi}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (расходы на оплату труда кондукторов включаются в состав себестоимости в случае, если контрактом предусмотрена обязанность содержать кондукторов возлагается на перевозчика);

$CP_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Tti}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{CMti}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

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

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

$ПКР_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами

для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта.

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

$$P_{OTBti} = 12 \times 1,2 \times ЗПВ_i \times АЧ_{ii} \times k_{nz} \times I_{mтi} / (L_{ii} \times ФРВ_г), \text{ руб./км} \quad (2)$$

где:

$12$  – количество месяцев в году;

$1,2$  – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$ЗПВ_i$  – расчётная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации<sup>5</sup> и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенном в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{ii}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, час;

$k_{nz}$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08 в условиях отсутствия кондуктора, при отсутствии такой системы либо при эксплуатации ее кондуктором – 1,05);

$I_{mтi}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации<sup>6</sup> (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);

$L_{ii}$  – планируемый пробег транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, км;

$ФРВ_г$  – годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в

<sup>5</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2019, № 14, ст. 1461.

<sup>6</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).



неделю (для водителей, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1608 час., для водителей, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1656 часов, для водителей, работающих в прочих местностях, – 1744 часов).

3. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (3).

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

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{зПi}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута ( $K_{3Пi}$ ,  $K_{3П}$ )

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городского округа, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя		Прочие маршруты	
		по 01.01.2022	с 01.01.2022	по 01.01.2022	с 01.01.2022
1	Водитель автобуса особо малого класса.	0,7	0,85	0,95	1,08
2	Водитель автобуса малого класса	0,75	0,98	1,0	1,15
3	Водитель автобуса среднего класса	0,85	1,05	1,1	1,28
4	Водитель автобуса большого класса	1,15	1,43	1,6	1,85
5	Водитель автобуса особо большого класса	1,22	1,5	1,7	1,95
6	Кондуктор	0,6	0,7	0,8	0,95
7	Ремонтный рабочий	0,7	0,8	0,9	1,0

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

$$P_{откт} = 12 \times 1,2 \times ЗПК \times АЧК_{ii} \times 1,05 \times I_{мц} / (L_{ii} \times ФРВ_{к}), \text{ руб./км} \quad (4)$$

где:

$12$  – количество месяцев в году;

$1,2$  – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска кондуктора, а также расходы на заработную плату подменного кондуктора на период отпуска основного кондуктора;

$ЗПК$  – расчетная месячная оплата труда кондуктора, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения – определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения;

$АЧК_{ii}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств  $i$ -го класса с кондукторами в  $t$ -ом году срока действия контракта, час;

$1,05$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

$I_{nut}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого 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);

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

$\Phi P B_k$  – годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40-часовой продолжительности рабочего времени в неделю (для кондукторов, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1656 час., для кондукторов, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1704 часов, для кондукторов, работающих в прочих местностях, – 1792 часов).

5. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда кондуктора выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (5).

$$ЗПК = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб.} \quad (5)$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{ЗП}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов транспортных средств 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

6. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{it}$ ) определяются по формуле (6).

$$CP_{it} = (P_{OTVi} + P_{OTKi}) \times (C_{TC}/100), \text{ руб./км} \quad (6)$$

где:

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

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый 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).

7. Расходы на топливо для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Ti}$ ) определяются по формуле (7).

$$P_{Ti} = C_{Ti} \times (H_{Si}/100 \times (1 + 0,01 \times D) + (H_{omi}/V_3 \times N_3/12)) \times I_{Tb}, \text{ руб.} \quad (7)$$

где:

$C_{Ti}$  – цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчёта НМЦК, официальной публикации территориального органа Росстата, руб. (цену топлива принимают в соответствии с типом и сортом топлива, указанным в следующем абзаце, не зависимо от фактически применяемого типа и сорта топлива);

$H_{Si}$  – транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса  $i$ -го класса в расчете на 100 км, л/100 км (принимается равным не менее: для автобусов особо малого класса – 14,5 (бензин АИ-92), для автобусов малого класса – 30,9 (бензин АИ-80), для автобусов среднего класса – 35,0 (дизельное топливо), для автобусов большого класса – 39,8 (дизельное топливо), для автобусов особо большого класса – 46,1 (дизельное топливо));

$D$  – 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>7</sup>);

$H_{omi}$  – 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);

$V_3$  – планируемая в соответствии с расписанием эксплуатационная скорость, км/ч;

$N_3$  – принимаемое в соответствии с условиями контракта количество месяцев работы отопителя салона;

12 – количество месяцев в году;

$I_{Ti}$  – индекс цен производителей нефтепродуктов для  $t$ -ого 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)).

8. Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{SMti}$ ) определяются по формуле (8).

$$P_{SMti} = 0,075 \times P_{Tti}, \text{ руб./км} \quad (8)$$

где:

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

$P_{Tti}$  – расходы на топливо для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

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

$$P_{Шti} = U_{Шi} \times I_{mi}, \text{ руб./км} \quad (9)$$

где:

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

$I_{mi}$  – 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

<sup>7</sup> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный № 4916.

производителей машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза)).

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

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

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 транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый 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 транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый 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 транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта ( $\Phi OT_{ppi}$ ) определяются по формуле (11).

$$\Phi OT_{ppi} = 0,001 \times 12 \times 1,2 \times I_{мп} \times ЗПР \times (T_{Ti}/K_{3n} + T_{pi} \times K_3) / \Phi P B_{pp} \times (1 + C_{тс}/100), \text{ руб./км} \quad (11)$$

где:

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

12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска ремонтного рабочего, а также расходы на заработную плату подменного рабочего на период отпуска;

$I_{мп}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого 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 пунктом 12 настоящего приложения расчётная месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортных средств  $i$ -го класса, час./1000 км (для автобусов особо малого класса принимаются равной не менее 5,9, для автобусов малого класса – не менее 8,0, для

автобусов среднего класса – не менее 9,3, для автобусов большого класса – не менее 13,3, для автобусов особо большого класса – не менее 19,1);

$K_{3n}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

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

$K_3$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$\Phi P B_{pp}$  – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для ремонтных рабочих, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1704 час., для ремонтных рабочих, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1744 часов, для ремонтных рабочих, работающих в прочих местностях, – 1832 часов);

$C_{TC}$  – 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).

12. Расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего ( $ЗПР$ ) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего выбирается наибольшая из

определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (12).

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

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств, а также базовых удельных расходов на запасные части и материалы ( $K_{Зп}$ ,  $K_3$ ,  $K_{Зч}$ )

Субъект Российской Федерации	$K_{Зп}$	$K_3$	$K_{Зч}$
Республика Дагестан, 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
Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области	0,9	1,1	1,1
Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия,	0,9	1,2	1,25



Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ			
Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4
Прочие	1,0	1,0	1,0

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

$$P_{зчti} = V_{зч i км} \times K_{зч} \times I_{мt}, \text{ руб./км} \quad (13)$$

где:

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

$I_{мt}$  – 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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза).

14. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта ( $ПКР_{ti}$ ) определяются по формуле (14).

$$ПКР_{ti} = K_{пр} \times (P_{Тti} + P_{СМti} + P_{Шti} + P_{ТОti}), \text{ руб./км} \quad (14)$$

где:

$K_{пр}$  – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с таблицей 3; конкретное значение из диапазона выбирается расчетчиком самостоятельно, с учетом местных условий);

$P_{Ti}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{SMi}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

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

$P_{Тоi}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Таблица 3

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам ( $K_{np}$ )

Предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в $t$ -ом году срока действия контракта на данном маршруте, тыс. км	$K_{np}$
До 50	0,62 - 0,81
Свыше 50 до 150	0,61 - 0,80
Свыше 150 до 850	0,58 - 0,76
Свыше 850 до 1650	0,52 - 0,68
Свыше 1650 до 2450	0,47 - 0,62
Свыше 2450 до 3250	0,42 - 0,55
Свыше 3250 до 4050	0,37 - 0,49
Свыше 4050 до 4850	0,34 - 0,45
Свыше 4850 до 5650	0,30 - 0,40

## 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 транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта ( $S_{it}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{it} = P_{OTBt} + P_{OTKt} + CP_{it} + P_{эit} + P_{TOit} + P_{ккт} + P_{Тпт} + P_{Пт} + P_{СДт} + ПКР_{it}, \text{ руб./км} \quad (1)$$

где:

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

$P_{OTKt}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (расходы на оплату труда кондукторов включаются в состав себестоимости в случае, если контрактом обязана содержать кондукторов возлагается на перевозчика);

$CP_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{эit}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств *i*-го класса в *t*-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{TOit}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ккт}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в *t*-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Тпт}$  – определенные в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в *t*-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Пт}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в *t*-ом году срока действия

контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Cдt}$  – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения расходы на содержание службы движения в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{ii}$  – определенные в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

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

$$P_{OTB_{ii}} = 12 \times 1,2 \times ЗПВ_i \times АЧ_{ii} \times k_{нз} \times I_{инт} / (L_{ii} \times \PhiРВ_г), \text{ руб./км} \quad (2)$$

где:

12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$ЗПВ_i$  – расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации<sup>8</sup> и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения – определенном в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{ii}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, час;

$k_{нз}$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08 в условиях отсутствия кондуктора, при отсутствии такой системы либо при эксплуатации ее кондуктором – 1,05);

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации<sup>9</sup> (если срок

<sup>8</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2019, № 14, ст. 1461.

<sup>9</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).

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);

$L_{ii}$  – планируемый пробег транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, км;

$\Phi P B_e$  – годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для водителей, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1608 час., для водителей, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1656 часов, для водителей, работающих в прочих местностях, – 1744 часов).

3. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (3).

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

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{3Пi}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов ( $K_{3Пi}$ ,  $K_{3П}$ )

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городского округа, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя		Прочие маршруты	
		по 01.01.2022	с 01.01.2022	по 01.01.2022	с 01.01.2022
1	Водитель трамвая большого класса	0,8	0,9	1,0	1,15
2	Водитель трамвая особо большого класса	0,9	1,05	1,2	1,4
3	Кондуктор	0,6	0,7	0,8	0,95
4	Ремонтный рабочий	0,7	0,8	0,9	1,0

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

$$P_{откт} = 12 \times 1,2 \times ЗПК \times АЧК_{ii} \times 1,05 \times I_{ни} / (L_{ii} \times ФРВ_k), \text{ руб./км} \quad (4)$$

где:

12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска кондуктора, а также расходы на заработную плату подменного кондуктора на период отпуска основного кондуктора;

ЗПК – расчетная месячная оплата труда кондуктора, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения – определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения;

АЧК<sub>ii</sub> – планируемое количество часов работы транспортных средств  $i$ -го класса с кондукторами в  $t$ -ом году срока действия контракта, час;

1,05 – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-

заключительного времени;

$I_{mt}$  – индекс потребительских цен для t-ого 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);

$L_{it}$  – планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

$\PhiРВ_k$  – годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для кондукторов, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1656 час., для кондукторов, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1704 часов, для кондукторов, работающих в прочих местностях, – 1792 часов).

5. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда кондуктора выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (5).

$$ЗПК = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб.} \quad (5)$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{3л}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

6. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{ii}$ ) определяются по формуле (6).

$$CP_{ii} = (P_{OTVi} + P_{OTKi}) \times (C_{TC}/100), \text{ руб./км} \quad (6)$$

где:

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

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый 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).

7. Расходы на электроэнергию на движение транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{эii}$ ) определяются по формуле (7).

$$P_{эii} = 1,18 \times H_{Pi} \times C_{э} \times I_{эt}, \text{ руб./км} \quad (7)$$

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 транспортных средств  $i$ -го класса, кВт.ч/км (для трамваев большого класса принимается равным не менее 2,9, для трамваев особо большого класса – не менее 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 данными территориальных органов Росстата);

$I_{эt}$  – индекс цен на электрическую энергию для  $t$ -ого 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)).

8. Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{TOi}$ ) определяются по формуле (8).

$$P_{TOi} = \Phi OT_{ppi} + P_{зчи}, \text{ руб./км} \quad (8)$$

где:

$\Phi OT_{ppi}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта;

$P_{зчи}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

9. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта ( $\Phi OT_{ppi}$ ) определяются по формуле (9).

$$\Phi OT_{ppi} = 0,001 \times 12 \times 1,2 \times I_{инт} \times ЗПР \times (T_{Ti}/K_{3n} + T_{pi} \times K_3) / \Phi РВ_{pp} \times (1 + Стс/100), \text{ руб./км} \quad (9)$$

где:

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

12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого 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 пунктом 10 настоящего приложения расчётная месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортного средства  $i$ -го класса, час./1000 км (для трамваев большого класса принимается равным не менее 20,0, для трамваев особо большого класса – не менее 26,0);

$K_{3n}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости

технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$T_{pi}$  – базовая удельная трудоемкость текущего ремонта транспортных средств  $i$ -го класса, час./1000 км (для трамваев большого класса принимается равной не менее 12,0, для трамваев особо большого класса – не менее 13,5);

$K_3$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$\Phi PV_{pp}$  – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для ремонтных рабочих, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1704 час., для ремонтных рабочих, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1744 часов, для ремонтных рабочих, работающих в прочих местностях, – 1832 часов);

$C_{TC}$  – 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).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств, а также базовых удельных расходов на запасные части и материалы ( $K_{3n}$ ,  $K_3$ ,  $K_{3ч}$ )

Субъект Российской Федерации	$K_{3n}$	$K_3$	$K_{3ч}$
Республика Дагестан, 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
Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области	0,9	1,1	1,1
Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ	0,9	1,2	1,25
Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4

Прочие	1,0	1,0	1,0
--------	-----	-----	-----

10. Расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего (*ЗПР*) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (10).

$$ЗПР = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб.} \quad (10)$$

где:

*СЗП* – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

*K<sub>ЗП</sub>* – 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

11. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{зчti}$ ) определяются по формуле (11).

$$P_{зчti} = V_{зчi} \times K_{зч} \times K_c \times I_{Mt}, \text{ руб./км} \quad (11)$$

где:

$V_{зчi}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для трамваев большого класса принимаются равными не менее 4,6, для трамваев особо большого класса – не менее 5,4);

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

$K_c$  – коэффициент корректирования удельных расходов на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте трамваев в зависимости от организации работы трамваев (принимается для одиночных трамваев – 1,0, для трамваев в сцепе – 1,1);

$I_{Mt}$  – 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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза).

12. Расходы на содержание контактно-кабельной сети в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ккт}$ ) определяются по формуле (12).

$$P_{ккт} = 149550 \times l_{кк} \times K_{уз} \times K_{пкк} \times I_{Mt} / L_{суммt}, \text{ руб./км} \quad (12)$$

где:

149550 – базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

$l_{кк}$  – общая протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, 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);

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

$I_{ми}$  – 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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза);

$L_{суммt}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км.

Таблица 3

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

№ п/п	Условия эксплуатации		$K_{уз}$
	В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей	В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей	
1	Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м)	-	1,0
2	Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м)	Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м)	1,05
3	-	Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м)	1,1

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 ( $K_{нку}$ )

№ п/п	Субъект Российской Федерации, особенности территории	$K_{нку}$
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, Кемеровская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская,	1,05

	Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ	
2	Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км	1,05
3	Прочие субъекты Российской Федерации	1,0

13. Расходы на содержание тяговых подстанций в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТП}$ ) определяются по формуле (13).

$$P_{ТП} = 371 \times N_{ТП} \times I_{мт} / L_{суммт}, \text{руб./км} \quad (13)$$

где:

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

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

$I_{мт}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза));

$L_{суммт}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в  $t$ -ом году срока действия контракта, км.

14. Расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Пт}$ ) рассчитывают по формуле (14).

$$P_{Пт} = 576160 \times l_n \times K_{уз} \times K_{пкы} \times I_{мт} / L_{суммт}, \text{руб./км} \quad (14)$$

где:

576160 – базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути, в однопутном исчислении, руб./км;

$l_n$  – суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении, км;  $l_n$  принимают с учетом степени детализации проводимого расчета: для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети;

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

$K_{пкы}$  – коэффициент корректирования 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 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза));

$L_{\text{сумми}}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в  $t$ -ом году срока действия контракта, км.

15. Расходы на содержание службы движения в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{\text{СДт}}$ ) определяются по формуле (15).

$$P_{\text{СДт}} = 108550 \times M \times \text{СЗП} \times I_{\text{инд}} / \text{СЗП}_{\text{РФ}} / L_{\text{сумми}}, \text{руб./км} \quad (15)$$

где:

108550 – базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб.;

$M$  – общее максимальное количество транспортных средств, установленное реестром маршрутов в отношении маршрутов, предусмотренных контрактом, 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.;

$I_{\text{инд}}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2017 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);

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

$L_{\text{сумми}}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в  $t$ -ом году срока действия контракта, км.

16. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $\text{ПКР}_{\text{т}}$ ) определяется по формуле (16).

$$\text{ПКР}_{\text{т}} = K_{\text{нр}} \times (P_{\text{эти}} + P_{\text{ТОи}}), \text{руб./км} \quad (16)$$

где:

$K_{\text{нр}}$  – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с

таблицей 5);

$P_{эti}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТОti}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Таблица 5

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам ( $K_{пр}$ )

№ п/п	Предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в $t$ -ом году срока действия контракта на данном маршруте, тыс. км	Значение $K_{пр}$ не менее
1	до 575	0,73
2	свыше 575 до 1725 включительно	0,89
3	свыше 1725 до 2875 включительно	1,09
4	свыше 2875 до 4025 включительно	1,30
5	свыше 4025	1,49



### 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 транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта ( $S_{ti}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{ti} = P_{OTBti} + P_{OTKt} + CP_{ti} + P_{эti} + P_{Шti} + P_{ТОи} + P_{ккт} + P_{ТПt} + P_{СДt} + ПКР_{ti}, \text{ руб./км} \quad (1)$$

где:

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

$P_{OTKt}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (расходы на оплату труда кондукторов включаются в состав себестоимости в случае, если контрактом обязанность содержать кондукторов возлагается на перевозчика);

$CP_{ti}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{эti}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств *i*-го класса в *t*-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Шti}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год 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 транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

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

$P_{ТПt}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в *t*-ом году срока действия контракта в

расчете на 1 км пробега;

$P_{сдt}$  – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{it}$  – определенные в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортного средства i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

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

$$P_{отвit} = 12 \times 1,2 \times ЗПВ_i \times АЧ_{it} \times k_{нз} \times I_{инт} / (L_{it} \times \PhiРВ_6), \text{ руб./км} \quad (2)$$

где:

12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$ЗПВ_i$  - расчётная месячная оплата труда водителя транспортного средства i-го класса, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации<sup>10</sup> и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения – определенном в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{it}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, час;

$k_{нз}$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08 в условиях отсутствия кондуктора, при отсутствии такой системы либо при эксплуатации ее кондуктором – 1,05);

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации<sup>11</sup> (если

<sup>10</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2019, № 14, ст. 1461.

<sup>11</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).

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);

$L_{ii}$  – планируемый пробег транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта, км;

$\Phi P B_e$  – годовой фонд рабочего времени водителя транспортного средства при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для водителей, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1608 час., для водителей, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1656 часов, для водителей, работающих в прочих местностях, – 1744 часов).

3. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определённой по формуле (3).

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

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{3Пi}$  – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута ( $K_{3Пi}$ ,  $K_{3П}$ )

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городского округа, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя		Прочие маршруты	
		по 01.01.2022	с 01.01.2022	по 01.01.2022	с 01.01.2022
1	Водитель троллейбуса большого класса	0,9	1,05	1,2	1,4
2	Водитель троллейбуса особо большого класса	1,15	1,35	1,5	1,75
3	Кондуктор	0,6	0,7	0,8	0,95
4	Ремонтный рабочий	0,7	0,8	0,9	1,0

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ОТКt}$ ) определяются по формуле (4).

$$P_{ОТКt} = 12 \times 1,2 \times ЗПК \times АЧК_{ii} \times 1,05 \times I_{мл} / (L_{ii} \times ФРВ_k), \text{ руб./км} \quad (4)$$

где:

12 – количество месяцев в году;

1,2 – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска кондуктора, а также расходы на заработную плату подменного кондуктора на период отпуска основного кондуктора;

ЗПК – расчетная месячная оплата труда кондуктора, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения – определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения;

АЧК<sub>ii</sub> – планируемое количество часов работы транспортных средств  $i$ -го класса с кондукторами в  $t$ -ом году срока действия контракта, час;

1,05 – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для t-ого 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);

$L_{ii}$  – планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

$\PhiРВ_k$  – годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для кондукторов, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1656 час., для кондукторов, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1704 часов, для кондукторов, работающих в прочих местностях, – 1792 часов).

5. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда кондуктора выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (5).

$$ЗПК = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб.} \quad (5)$$

где:

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

$K_{3П}$  – 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

6. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{ti}$ ) определяются по формуле (6).

$$CP_{ti} = (P_{OTVi} + P_{OTKi}) \times C_{ТС} / 100, \text{ руб./км} \quad (6)$$

где:

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

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый 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).

7. Расходы на электроэнергию на движение транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{эti}$ ) определяются по формуле (7).

$$P_{эti} = 1,18 \times H_{Pi} \times Ц_э \times I_{эt}, \text{ руб./км} \quad (7)$$

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 транспортных средств  $i$ -го класса, кВт.ч/км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 1,7, для троллейбусов особо большого класса – не менее 2,6);

$Ц_э$  – цена 1 кВт.ч электроэнергии, включая НДС, по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб. (принимается в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

$I_{эt}$  – индекс цен на электрическую энергию для  $t$ -ого 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)).

8. Расходы на износ и ремонт шин транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Штi}$ ) определяются по формуле (8).

$$P_{Штi} = U_{Штi} \times I_{мt}, \text{ руб./км} \quad (8)$$

где:

$U_{Штi}$  – базовые удельные расходы на шины *i*-го класса в расчете на 1 км пробега транспортных средств *i*-го класса, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 0,75, для троллейбусов особо большого класса – не менее 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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза)).

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

$$P_{ТОи} = \Phi OT_{ppi} + P_{зчи}, \text{ руб./км} \quad (9)$$

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 транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта;

$P_{зчи}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый 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 транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта ( $\Phi OT_{ppi}$ ) определяются по формуле (10).

$$\Phi OT_{ppi} = 0,001 \times 12 \times 1,2 \times I_{инт} \times ЗПР \times (T_{Ti}/K_{3n} + T_{pi} \times K_3) / \Phi РВ_{pp} \times (1 + C_{ТС}/100), \text{ руб./км} \quad (10)$$

где:

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

$12$  – количество месяцев в году;

$1,2$  – коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

$I_{инт}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого 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 пунктом 11 настоящего приложения расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортного средства  $i$ -го класса, час./1000 км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 25,0, для троллейбусов особо большого класса – не менее 30,0);

$K_{3n}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$T_{pi}$  – базовая удельная трудоемкость текущего ремонта транспортных средств  $i$ -го класса, час./1000 км (для троллейбусов большого класса принимается равной не менее 8,0, для троллейбусов особо большого класса – не менее 9,0);

$K_3$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$\Phi РВ_{pp}$  – годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для ремонтных рабочих, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1704 час., для ремонтных рабочих, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, – 1744 часов, для ремонтных рабочих, работающих в прочих местностях, – 1832 часов);

$C_{ТС}$  – 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).



Коэффициенты корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств, а также базовых удельных расходов на запасные части и материалы ( $K_{3п}$ ,  $K_3$ ,  $K_{3ч}$ )

Субъект Российской Федерации	$K_{3п}$	$K_3$	$K_{3ч}$
Республика Дагестан, 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
Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области	0,9	1,1	1,1
Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ	0,9	1,2	1,25
Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4
Прочие	1,0	1,0	1,0

11. Расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (11).

$$ЗПР = СЗП \times K_{3п} \times K_M, \text{ руб.} \quad (11)$$

где:

$CЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, 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 данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), 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 не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

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

$$P_{ЗЧi} = U_{ЗЧi} \times K_{ЗЧ} \times I_{Mt}, \text{ руб./км} \quad (12)$$

где:

$U_{ЗЧi}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса принимаются равными не менее 3,4, для троллейбусов особо большого класса – не менее 3,7);

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

$I_{Mt}$  – 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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза)).

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

$$P_{ккт} = 171180 \times l_{кк} \times K_{уз} \times K_{рку} \times I_{мт} / L_{суммт}, \text{ руб./км} \quad (13)$$

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, 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);

$K_{рку}$  – коэффициент корректирования 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  $t$ -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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза));

$L_{суммт}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в  $t$ -ом 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		$K_{уз}$
	В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей	В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей	
1	Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых радиусов поворота (менее 14 м)	-	1,0
2	Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие	Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых радиусов поворота (менее 14 м)	1,05

	малых радиусов поворота (менее 14 м)		
3	-	Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых радиусов поворота (менее 14 м)	1,1

Таблица 4

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

№ п/п	Субъект Российской Федерации, особенности территории	$K_{нкс}$
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, Кемеровская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ	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  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТП}$ ) определяются по формуле (14).

$$P_{ТП} = 371 \times N_{ТП} \times I_{м} / L_{сумм}, \text{ руб./км} \quad (14)$$

где:

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

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

$I_{м}$  – индекс цен на машины и оборудование для  $t$ -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 машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза));

$L_{сумм}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в  $t$ -ом году срока действия контракта, км.

15. Расходы на содержание службы движения в  $t$ -ом году срока действия

контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Cдt}$ ) определяются по формуле (15).

$$P_{Cдt} = 108550 \times M \times CЗП \times I_{птtd} / CЗП_{РФ} / L_{суммt}, \text{руб./км} \quad (15)$$

где:

$108550$  – базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб.;

$M$  – общее максимальное количество транспортных средств, установленное реестром маршрутов в отношении маршрутов, предусмотренных контрактом, ед.;

$CЗП$  – 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.;

$I_{птtd}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2017 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.;

$L_{суммt}$  – предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в  $t$ -ом году срока действия контракта, км.

16. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортного средства  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега ( $ПКР_{it}$ ) определяются по формуле (16).

$$ПКР_{it} = K_{np} \times (P_{эti} + P_{Шti} + P_{ТОti}), \text{руб./км} \quad (16)$$

где:

$K_{np}$  – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с таблицей 5);

$P_{эti}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Шti}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТОti}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам ( $K_{пр}$ )

№ п/п	Предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта на данном маршруте, тыс. км	Значение $K_{пр}$ не менее
1	до 530	1,55
2	свыше 530 до 1060 включительно	1,44
3	свыше 1060 до 1590 включительно	1,66
4	свыше 1590	1,89