



ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ
РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОКУД

21 декабря 2021 г.

№ 425-р/21

**О внесении изменений
в распоряжение
Комитета по транспорту
от 14.01.2021 № 3-р**

1. Внести изменение в распоряжение Комитета по транспорту от 14.01.2021 № 3-р «О реализации постановления Правительства Санкт-Петербурга от 14.12.2020 № 1083 в части предоставления в 2021 году субсидии на осуществление перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, а также перевозок пассажиров по проездным документам многоразового пользования и льготных категорий граждан наземным электротранспортом» изложив пункт 3 приложения № 2 к распоряжению в следующей редакции:

«3. Нормативы финансирования на 2021 год утверждаются Комитетом, с учетом параметров плана финансово-хозяйственной деятельности получателя субсидии, в том числе размера затрат на оказание услуг по перевозке и размера доходов, полученных от оказания услуг по перевозке.

Норматив финансирования на 1 км пробега $C_{пл}$ определяется по следующей формуле:

$$C_{пл} = (C_{пл}^{инфр} + C_{пл}^{пер}) ,$$

где:

$C_{пл}$ – норматив финансирования на 1 км пробега;

$C_{пл}^{инфр}$ – норматив финансирования на 1 км пробега, предусматривающий возмещение постоянных расходов, не зависящих от объемов выполнения транспортной работы, связанных с содержанием объектов транспортной инфраструктуры;

$C_{пл}^{пер}$ – норматив финансирования на 1 км пробега, предусматривающий возмещение переменных расходов на выполнение работ по перевозке пассажиров,

$C_{пл}$ устанавливается

По трамвайным маршрутам:

в 1 квартале 2021 года – в размере 271,09 рубля;
во 2 квартале 2021 года – в размере 218,1 рубля;
в 3 квартале 2021 года – в размере 181,01 рубля;
в 4 квартале 2021 года – в размере 245,08 рубля.

По троллейбусным маршрутам:

в 1 квартале 2021 года – в размере 190,66 рубля;
во 2 квартале 2021 года – в размере 160,7 рубля;
в 3 квартале 2021 года – в размере 143,07 рубля;
в 4 квартале 2021 года – в размере 198,01 рубля.

в том числе:

$$C_{пл}^{инфр} = (d_{инфр}^{кв} \times C_{пл}) \quad C_{пл}^{пер} = (C_{пл} - C_{пл}^{инфр}),$$

где:

$d_{инфр}^{кв}$ – значения доли постоянных расходов, связанных с содержанием объектов транспортной инфраструктуры в общих затратах, которая устанавливается на квартал в соответствии с планом финансово-хозяйственной деятельности получателя субсидии.

$d_{инфр}^{кв}$ устанавливается

в 1 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 0,424, по троллейбусу – в размере 0,376;

во 2 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 0,478, по троллейбусу – в размере 0,413;

в 3 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 0,479, по троллейбусу – в размере 0,424;

в 4 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 0,489, по троллейбусу – в размере 0,423.

$C_{пл}^{инфр}$ устанавливается

в 1 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 114,94 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 71,69 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

во 2 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 104,25 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 66,37 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

в 3 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 86,71 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 60,66 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

в 4 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 119,84 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 83,76 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

Фиксированная часть субсидии на содержание объектов транспортной инфраструктуры трамвая (троллейбуса) на квартал определяется по следующей формуле:

$$C_{инфр}^{кв} = (C_{пл}^{инфр} \times Q_{кв}),$$

где:

$C_{инфр}^{кв}$ – фиксированная часть субсидии на содержание объектов транспортной инфраструктуры трамвая (троллейбуса) на квартал.

$Q_{кв}$ – плановый объем транспортной работы (пробег на маршруте, по основным трассам, выраженный в километрах), установленный на каждый квартал 2021 года в согласованном Комитетом плане финансово-хозяйственной деятельности получателя субсидии.

Субсидия на перевозку пассажиров по регулируемому тарифу на маршрутах регулярных перевозок на квартал определяется по следующей формуле:

$$C_{пер}^{кв} = (C^{кв} - C_{инфр}^{кв}) ,$$

где:

$C_{пер}^{кв}$ - субсидия на перевозку пассажиров по регулируемому тарифу на маршрутах регулярных перевозок на квартал;

$C^{кв}$ - размер субсидии за квартал по трамваю (троллейбусу), рассчитанный в соответствии с согласованным Комитетом планом финансово-хозяйственной деятельности получателя субсидии.

$C_{пл}^{пер}$ устанавливается

в 1 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 156,15 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 118,97 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

во 2 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 113,85 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 94,33 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

в 3 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 94,3 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 82,41 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

в 4 квартале 2021 года:

по перевозке пассажиров и багажа по трамвайным маршрутам – в размере 125,24 рублей за 1 км пробега по основным трассам;

по перевозке пассажиров и багажа по троллейбусным маршрутам – в размере 114,25 рублей за 1 км пробега по основным трассам.

Суммарные плановые размеры субсидии на месяц ($C_{мес}$) определяются по следующей формуле:

$$C_{мес} = C_{инфр}^{месяц} + C_{мес}^{план}$$

где:

$C_{мес}$ – суммарные плановые размеры субсидии на месяц;

$C_{инфр}^{месяц}$ – фиксированная часть субсидии на месяц на содержание объектов транспортной инфраструктуры трамвая (троллейбуса);

$C_{мес}^{план}$ – месячный размер субсидии на выполнение работ по перевозке пассажиров по всем маршрутам трамвая (троллейбуса), при этом

$$C_{инфр}^{месяц} = C_{инфр}^{кв} / 3 \quad C_{мес}^{план} = C_{пл}^{пер} \times Q_{мес}^{план} ,$$

где:

$Q_{\text{мес}}^{\text{план}}$ – плановый объем транспортной работы (пробег на маршрутах трамвая (троллейбуса) по основным трассам, выраженный в километрах), на конкретный месяц квартала.

$C_{\text{инфр}}^{\text{месяц}}$ устанавливается

в 1 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 268 529 537,0 рублей; по троллейбусу – в размере 183 361 439,0 рублей;

во 2 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 257 241 063,0 рублей; по троллейбусу – в размере 170 537 302,0 рублей;

в 3 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 214 446 208,0 рублей; по троллейбусу – в размере 160 040 622,0 рублей;

в 4 квартале 2021 года:

по трамваю – в размере 299 506 157,0 рублей; по троллейбусу – в размере 230 458 437,0 рублей.

В начале каждого месяца внутри квартала рассчитанные месячные размеры плановой субсидии $C_{\text{мес}}^{\text{план}}$ по трамваю (троллейбусу) распределяются пропорционально плану пробега по основным рейсам каждого маршрута трамвая и троллейбуса отдельно на будний день и выходной день.

Предельный размер субсидии по каждому маршруту на день определяется отдельно на будние и выходные дни по следующей формуле:

$$C_{\text{д}}^{\text{пр}} = \frac{C_{\text{мес}}^{\text{план}}}{\sum_{j=1}^n T_j^{\text{план}}} \times T_{j\text{д}}^{\text{план}},$$

где:

$C_{\text{д}}^{\text{пр}}$ – предельный размер субсидии по каждому маршруту на день;

$C_{\text{мес}}^{\text{план}}$ – месячный размер субсидии;

j – номер маршрута;

n – количество маршрутов трамвая (троллейбуса);

$T_j^{\text{план}}$ – планируемый месячный объем транспортной работы (в км) на j -ом маршруте на начало месяца;

$T_{j\text{д}}^{\text{план}}$ – планируемый объем транспортной работы (в км) в день на j -ом маршруте.

Рассчитанные на начало месяца предельные размеры бюджетного финансирования на день (будни, выходной) $\sum C_{\text{д}}^{\text{пр}}$ в целом по перевозкам трамваем и троллейбусом величина постоянная, при этом оперативное изменение плана транспортной работы по отдельным маршрутам трамвая и троллейбуса не влечет за собой изменение суммарной плановой субсидии в целом по трамваю и троллейбусу в течение периода действия этих изменений.

K – коэффициент, учитывающий движение трамваев и троллейбусов в режиме действия неограниченной нормы времени на рейс и нахождение транспортных средств под задержками не по вине получателя субсидии. Данный коэффициент определяется по следующей формуле:

$$K = 1 + (((P^{\text{пл / вр}} - P^{\text{ф / вр}}) + D) \times L^{\text{план}} \times K^{\text{унз}}) / (\sum_{i=1}^m P_i^{\text{факт}} \times L_i^{\text{факт}})$$

где:

$P^{пл/вр}$ – плановое количество рейсов трамваев и троллейбусов, фактически работавших на маршруте в период действия неограниченного времени за день;

$P^{ф/вр}$ – выполненное количество рейсов трамваев и троллейбусов, фактически работавших на маршруте в период действия неограниченного времени за день;

D – расчетное количество рейсов за день, приходящееся на период задержки не по вине получателя субсидии.

$$D = \sum_{j=1}^n T_{пр.} / t_{р.},$$

где

$T_{пр.}$ – время простоя под задержкой движения транспортного средства;

$t_{р.}$ – плановое среднее время рейса маршрута находящегося под задержкой движения;

j – порядковый номер простоя на маршруте;

n – количество простоев на маршруте;

$L^{план}$ – протяжённость рейса маршрута (согласно договору);

$K^{змс}$ – коэффициент условно-постоянных затрат.

Значение D не может быть больше количества рейсов по каждому конкретному наряду, предусмотренного плановым расписанием в период времени, соответствующий периоду задержки. D выражается в целых числах, округление производится по правилам арифметики.

В том случае, если коэффициент (K) в соответствии с расчетами меньше единицы, он принимается равным единице.

При определении размера субсидии, подлежащей предоставлению получателю субсидии наземным электрическим транспортом, значение $K^{змс}$ определяется как отношение условно-постоянных расходов (то есть, не включая затраты на электроэнергию движения, смазочные материалы, затраты на текущий и капитальный ремонт подвижного состава и постоянные затраты на содержание объектов транспортной инфраструктуры) к размеру общих затрат получателя субсидии на оказание услуг по перевозке за исключением постоянных затрат на содержание объектов транспортной инфраструктуры.

$K^{змс}$ устанавливается на квартал в соответствии с планом финансово-хозяйственной деятельности получателя субсидии.

$K^{змс}$ на 1 квартал 2021 года устанавливается в размере 0,748;

$K^{змс}$ на 2 квартал 2021 года устанавливается в размере 0,750;

$K^{змс}$ на 3 квартал 2021 года устанавливается в размере 0,743;

$K^{змс}$ на 4 квартал 2021 года устанавливается в размере 0,717.

Субсидия за работу, выполненную получателем субсидии сверх установленных Комитетом объемов, не предоставляется.

В целях обеспечения надлежащего качества оказываемых услуг по перевозке пассажиров маршрутами трамвая и троллейбуса получатель субсидии имеет право формировать резерв подвижного состава.

При оперативном регулировании движением получателем субсидии могут использоваться измененные (временные) маршруты регулярных перевозок (согласованные с Комитетом трассы, по которым можно следовать при изменениях дорожных условий и возникновении причин, не позволяющих продолжать движение по установленной трассе).

При планируемых закрытиях движения используются измененные маршруты регулярных перевозок, для которых составляется расписание также, согласованные с Комитетом.

При нахождении транспортных средств (далее – ТС) под задержками не по вине получателя субсидии применяется режим неограниченного времени на рейс.

При этом, в случаях опозданий из рейсов, диспетчером конечной станции на маршруте вводится режим действия неограниченной нормы времени на рейс.

Ввод режима действия неограниченной нормы времени на рейс производится со времени прибытия первого опоздавшего ТС:

для маршрутов 1 группы (маршруты с пробегом до 30 минут), при опоздании 3-х и более ТС на 5 минут, или одного – на 10 минут;

для маршрутов 2 группы (маршруты с пробегом от 31 до 50 минут), при опоздании 3-х и более ТС на 8 минут или одного – на 20 минут;

для маршрутов 3 группы (маршруты с пробегом более 51 минуты), при опоздании 3-х и более ТС на 10 минут или одного – на 30 минут.

При возникновении на трассе маршрута задержек движения, не по вине получателя субсидии, введенный ранее на маршруте режим действия неограниченной нормы времени на рейс не отменяется.

В случае возникновения на трассе маршрута, работающего в режиме действия неограниченной нормы времени на рейс, задержки движения по вине получателя субсидии, данный режим отменяется с момента начала задержки и вводится вновь с момента прибытия на конечную станцию из рейса по основной трассе первого ТС, не попавшего под вышеуказанную задержку, в соответствии с указанным порядком ввода режима действия неограниченной нормы времени на рейс по категориям маршрутов.

При подсчете планового количества рейсов, выполненных по основной трассе маршрута, в период работы маршрута в режиме действия неограниченной нормы времени на рейс учитываются только те рейсы, по которым плановое время отправления от диспетчера входит в этот период. При этом, учитываются все наряды, которые в этот период фактически работали на маршруте, в том числе и по которым было выполнение рейсов по измененным трассам маршрута.

При подсчете фактического количества выполненных рейсов в период работы маршрута в режиме действия неограниченной нормы времени на рейс учитываются только те рейсы по основной и измененным трассам маршрута, по которым время отправления от диспетчера, заданное им, входит в этот период, за исключением рейсов, выполненных транспортными средствами оперативного резерва, при этом фактическое количество рейсов, выполненное в этом периоде по измененным трассам рассчитывается путем приведения суммарного фактического пробега по измененным трассам к протяженности основной трассы маршрута.

При расчете коэффициента K в один и тот же период времени на одном маршруте может иметься либо режим действия неограниченной нормы времени на рейс, либо задержка движения.

Особый порядок оказания услуг по перевозке, влияющий на формирование размера затрат, применяется при прекращении движения трамваев (троллейбусов) по основной трассе маршрута, по причинам аварийного и внештатного характера, не зависящим от получателя субсидии.

При этом, в период прекращения движения трамваев (троллейбусов) по основной трассе, по причинам аварийного и внештатного характера, не зависящим от получателя субсидии, и при отсутствии возможности направления транспортных средств по измененным маршрутам, формируются ведомости простоев под задержками движения и согласовываются с Комитетом (Санкт-Петербургским государственным казенным учреждением «Организатор перевозок»).

К причинам, не зависящим от получателя субсидии, по которым образуются задержки движения, относятся:

перебои с подачей электроэнергии, в том числе повреждения, неисправности контактной сети, вызванные действиями третьих лиц;

ДТП на трамвайных путях и по маршруту движения троллейбуса в случае невозможности проезда;

загромождение трамвайных путей, проезжей части и перекрестков;

проведение незапланированных ремонтных работ, шествий, демонстраций на трассе маршрута;

закрытие движения в результате действий органов власти, ГО и ЧС;
остановка трамвая на маршруте в ожидании скорой помощи, полиции, МЧС
и других органов государственной власти;
аварии сетей коммунальных служб на трассе маршрутов;
неблагоприятные метеоусловия на трассе маршрута: скопления воды и снега,
препятствующие дальнейшему движению транспортного средства».

2. Контроль за выполнением распоряжения возложить на заместителя председателя
Комитета по транспорту Матвеева О.А.

Председатель Комитета



К.В.Поляков