

**Порядок определения начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования и наземным городским электрическим транспортом на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам**

**I. Общие положения**

1. Настоящий порядок определяет последовательность и перечень требуемых исходных данных для расчета начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования и наземным городским электрическим транспортом на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам.

2. Настоящий порядок содержит механизм расчета начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком на перевозки в соответствии с федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ), Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) (утверждены приказом Минэкономразвития России от 2 октября 2013 г. № 567) и федеральным законом «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (от 13 июня 2015 г. № 220-ФЗ).

**II. Основные положения по расчету величины начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования и наземным городским электрическим транспортом на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам**

3. Начальная (максимальная) цена государственного или муниципального контракта, цена государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком определяется как сумма стоимостей запланированного пробега, либо времени работы на линии пассажирских транспортных средств (автобусов, трамвайных вагонов, троллейбусов) каждого из запланированных типов на маршрутах, включённых в лот, и, в зависимости от принятого на территории административно-территориального образования, с учетом, либо без учёта планируемых субсидий и планируемых доходов от оплаты проезда и багажа пассажирами, остающихся в распоряжении перевозчика.

Стоимость пробега пассажирских транспортных средств каждого класса рассчитывается как сумма расходов по основным статьям, а также прибыли.

4. В основу расчета расходов по основным статьям положены расчетные удельные расходы на 1 км пробега пассажирского транспортного средства определённого класса, с учетом адаптации к условиям работы на конкретных маршрутах.

В целях обеспечения экономически устойчивой деятельности транспортной организации величина уровня рентабельности должна находиться в пределах от 8,5% до 9,6% от себестоимости на 1 км пробега.

В целях обеспечения обновления основных средств устанавливают дополнительный уровень рентабельности в пределах от 2,6% до 12,8% в зависимости от процента износа основных средств.

Дополнительный уровень рентабельности суммируют с уровнем рентабельности, обеспечивающим экономически устойчивую деятельность, в случае установления в конкурсной документации требований к определенному сроку службы транспортного средства с момента его производства.

5. Значения удельных расходов в настоящих Методических рекомендациях указаны по состоянию на конец 2015 года, и пригодны к использованию до момента достижения индексом цен на соответствующие виды ресурсов значения 40 - 50%.

6. Расчет начальной (максимальной) цены контракта на перевозки выполняется на основании следующей информации:

- данных о пробегах транспортных средств на маршрутной сети на плановый период с учётом запланированного типажа транспортных средств, условий движения на маршрутах, требований к качеству (работа отопителей, кондиционеров и др.) а также сезонности работы;
- индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, определяемых прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на расчетный период.

### **III. Формирование стоимости пробега пассажирских транспортных средств**

7. Стоимость пробега пассажирских транспортных средств включает в себя себестоимость (расходы по обычным видам деятельности, в том числе непосредственно связанные с перевозками - прямые, косвенные расходы), а также прибыль.

8. В составе прямых расходов при перевозках автобусами учитывают:  
расходы на оплату труда водителей автобусов и кондукторов;  
отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей автобусов и кондукторов;  
расходы на топливо для автобусов;  
расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов;  
расходы на износ и ремонт шин автобусов;  
расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов;  
амортизацию автобусов;  
прочие расходы по обычным видам деятельности.

9. В составе косвенных расходов при перевозках автобусами учитывают:  
накладные расходы;  
управленческие расходы;  
коммерческие расходы.

10. В составе прямых расходов при перевозках троллейбусами и трамваями учитывают:  
расходы на оплату труда водителей троллейбусов и трамваев, а также кондукторов;  
отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей троллейбусов и трамваев, а также кондукторов;  
расходы на электроэнергию на движение троллейбусов и трамваев;  
расходы на износ и ремонт шин троллейбусов;  
расходы на техническое обслуживание и ремонт троллейбусов и трамваев;  
амортизацию троллейбусов и трамваев;  
прочие расходы.

11. В составе косвенных расходов при перевозках троллейбусами и трамваями учитывают:

расходы на содержание контактно-кабельной сети, а также тяговых подстанций (расходы на содержание энергохозяйства);

расходы на содержание и ремонт трамвайного пути;

расходы на содержание службы движения;

накладные расходы, включая расходы на содержание службы автоматики и связи;

управленческие расходы;

коммерческие расходы.

12. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках автобусами каждого (*i*-того) класса определяют по формуле:

$$S_{a\ i\ км} = P_{OT\ i\ км} + C P_{OT\ в\ к\ i\ км} + P_{T\ i\ км} + P_{см\ i\ км} + P_{ш\ i\ км} + P_{ТОиР\ i\ км} + AM_{i\ км} + ПКР_{i\ км}, \text{ руб./1 км пробега,} \quad (1)$$

где:

$P_{OT\ i\ км}$  - расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OT\ в\ к\ i\ км}$  - отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{T\ i\ км}$  - расходы на топливо для автобусов;

$P_{см\ i\ км}$  - расходы на смазочные и прочие эксплуатационных материалов для автобусов;

$P_{ш\ i\ км}$  - расходы на износ и ремонт шин автобусов;

$P_{ТОиР\ i\ км}$  - расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов;

$AM_{i\ км}$  - амортизация автобусов;

$ПКР_{i\ км}$  - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

13. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках троллейбусами каждого (*i*-того) класса определяют по формуле:

$$S_{тр\ i\ км} = P_{OT\ i\ км} + C P_{OT\ в\ к\ i\ км} + P_{э\ движ\ i\ км} + P_{ш\ i\ км} + P_{ТОиР\ i\ км} + AM_{i\ км} + P_{кк\ i\ км} + P_{тп\ i\ км} + P_{сд\ i\ км} + ПКР_{i\ км}, \text{ руб./1 км пробега,} \quad (2)$$

где:

$P_{OT\ i\ км}$  - расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OT\ в\ к\ i\ км}$  - отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{э\ движ\ i\ км}$  - расходы на электроэнергию на движение троллейбусов;

$P_{ш\ i\ км}$  - расходы на износ и ремонт шин троллейбусов;

$P_{ТОиР\ i\ км}$  - расходы на техническое обслуживание и ремонт троллейбусов;

$AM_{i\ км}$  - амортизация троллейбусов;

$P_{кк\ i\ км}$  - расходы на содержание контактно-кабельной сети троллейбуса;

$P_{тп\ i\ км}$  - расходы на содержание тяговых подстанций троллейбуса;

$P_{сд\ i\ км}$  - расходы на содержание службы движения;

$ПКР_{i\ км}$  - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

14. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках трамваями каждого (*i*-того) класса определяют по формуле:

$$S_{трам\ i\ км} = P_{OT\ в\ i\ км} + C P_{OT\ в\ к\ i\ км} + P_{э\ движ\ i\ км} + P_{ТОиР\ i\ км} + AM_{i\ км} + P_{кк\ i\ км} + P_{тп\ i\ км} + P_{п\ i\ км} + P_{сд\ i\ км} + ПКР_{i\ км}, \text{ руб./1 км пробега,} \quad (3)$$

где:

$P_{OT\ i\ км}$  - расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OT\ в\ к\ i\ км}$  - отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{э\ движ\ i\ км}$  - расходы на электроэнергию на движение трамваев;

$P_{ТОиР\ i\ км}$  - расходы на техническое обслуживание и ремонт трамваев;

$AM_{i\ км}$  - амортизация трамваев;

$R_{кк\ i\ км}$  - расходы на содержание контактно-кабельной сети трамвая;

$R_{тп\ i\ км}$  - расходы на содержание тяговых подстанций трамвая;

$R_{п\ i\ км}$  - расходы на содержание и ремонт трамвайного пути;

$R_{сд\ i\ км}$  - расходы на содержание службы движения;

$ПКР_{икм}$  - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

15. Себестоимость работы всех транспортных средств, работа которых планируется на рассматриваемом маршруте (лоте) за заданный период времени определяют по формуле:

$$S_{сумм} = \sum_{i=1}^n S_{a\ i\ км} \times L_i, \text{ руб.} \quad (4)$$

где:  $L_i$  - планируемый пробег на маршруте автобусов  $i$ -го класса за заданный период времени.

**16. Расчет величины расходов на оплату труда (с учетом оплаты отпусков) линейных водителей и кондукторов  $R_{от\ i\ км}$  автобусов, троллейбусов и трамваев в расчете на 1 км пробега на маршруте производят по формуле 5.**

Расчетные величины включают премии, надбавки, выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, а также оплату основного и дополнительного отпусков и заработную плату работников, заменяющих водителя или кондуктора на период его отпуска.

$$R_{от\ i\ км} = \frac{ЗП_{в\ i\ час} \times АЧ_{п\ i} + ЗП_{к\ час} \times АЧ_{к\ i}}{L_i} \times 1,05, \text{ руб./км} \quad (5)$$

где:

$ЗП_{в\ i\ час}$ ,  $ЗП_{к\ час}$  - соответственно, расчетная часовая величина оплаты труда водителя пассажирских транспортных средств данного класса и кондуктора, включающая премии, надбавки, выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, а также удельную величину оплаты основного и дополнительного отпусков, приходящуюся на 1 час работы на линии, руб./час;

$АЧ_{п\ i}$  - планируемое в соответствии с расписанием на расчетный период количество часов работы пассажирских транспортных средств данного класса на линии, час;

$АЧ_{к\ i}$  - планируемое в соответствии с расписанием на расчетный период количество часов работы пассажирских транспортных средств данного класса на линии с кондуктором, час;

$L_i$  - планируемый в соответствии с расписанием пробег пассажирских транспортных средств данного класса на линии, км.

Множитель 1,05 учитывает:

для водителя - продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажа и медосмотра;

для кондуктора - продолжительность отчетных и учетных операций с билетами на перевозку пассажиров и выручкой.

Значение множителя установлено из расчета 5% от продолжительности рабочей смены, что соответствует 30 минутам при продолжительности смены 10 часов.

Величины  $ЗП_{в\ i\ час}$ ,  $ЗП_{к\ час}$  рассчитывают по формуле:

$$ЗП_{в\ i\ час} (ЗП_{к\ час}) = ЗП_{в\ i} (ЗП_{к}) \times 14,4 / ФРВ_{год\ в\ i\ (к)} / 8 \quad (6)$$

где:

$ЗП_{в\ i}$ ,  $ЗП_{к}$  - соответственно, расчетная месячная величина оплаты труда водителя

пассажира транспортного средства и кондуктора, включающая премии, надбавки, выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, руб. (значение рассчитывается в соответствии с пунктом 17 настоящей методики);

14,4 - предельное значение коэффициента, учитывающего в течение годового периода: заработную плату работника, расходы на оплату его основного и дополнительного отпуска, а также заработную плату работников, заменяющих водителя или кондуктора на период его отпуска;

$\text{ФРВ}_{\text{год в } i}$  - расчётная годовая величина фонда рабочего времени водителя, час.; значения для различных категорий занятых и географических районов Российской Федерации приведены в таблице 1;

8 - расчётное количество часов работы водителя в течение рабочего дня, приведенное к пятидневной рабочей неделе при соблюдении нормальной продолжительности рабочего времени 40 часов в неделю.

Таблица 1.

**Расчётная годовая величина фонда рабочего времени  $\text{ФРВ}_{\text{год}}$ , дней в год:**

Категория занятых	Работающие в районах Крайнего Севера	Работающие в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера	Работающие в прочих местностях Российской Федерации
Водители пассажирских транспортных средств $\text{ФРВ}_{\text{год в}}$	201	207	218
Кондукторы $\text{ФРВ}_{\text{год к}}$	207	213	224
Рабочие по ремонту пассажирских транспортных средств $\text{ФРВ}_{\text{год рр}}$	213	218	229

**17. Величины расчетной месячной оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора  $\text{ЗП}_{\text{в } i}$  и  $\text{ЗП}_{\text{к}}$  рассчитывают по формуле:**

$$\text{ЗП}_{\text{в } i} (\text{ЗП}_{\text{к}}) = \text{СЗП} \times \text{К}_{\text{зн}} \times i_{\text{пц}}, \text{ руб.} \quad (7)$$

где:

$\text{СЗП}$  - величина среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту нахождения перевозчика, руб.; значение принимают в соответствии с данными, публикуемыми местными органами Федеральной службы государственной статистики (Росстата), или показателями для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов (перечень дополнительных показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов утверждён постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1317 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 28 апреля 2008 г. № 607 «Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов»).

$\text{К}_{\text{зн}}$  - коэффициент, позволяющий определить расчетную величину заработной платы водителей и кондукторов в зависимости от величины среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций муниципального образования по местонахождению перевозчика; значения выбирают в соответствии с данными таблицы 2;

$i_{\text{пц}}$  - прогнозная величина индекса потребительских цен на планируемый период; значение принимают в соответствии с данными о величинах индексов потребительских цен (инфляции), публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

Значения коэффициентов  $K_{зн}$ 

Таблица 2

№ п.п.	Категория работника	Городской округ, г. Москва, г. Санкт-Петербург	Муниципальный район, городское поселение в составе муниципального района
1.	Водитель автобуса особо малого класса. Водитель автобуса малого класса габаритной длиной до 6,5 м	0,9	1,15
2.	Водитель автобуса малого класса габаритной длиной свыше 6,5 м. Водитель автобуса среднего класса габаритной длиной до 8 м	1,0	1,3
3.	Водитель автобуса среднего класса габаритной длиной свыше 8 м	1,2	1,55
4.	Водитель автобуса большого класса габаритной длиной до 12 м	1,5	1,95
5.	Водитель автобуса большого класса габаритной длиной свыше 12 м. Водитель автобуса особо большого класса	1,7	2,2
6.	Водитель троллейбуса большого класса	1,2	1,55
7.	Водитель троллейбуса особо большого класса	1,5	1,95
8.	Водитель вагона трамвая большого класса (одиночного четырехосного)	1,0	1,3
9.	Водитель трамвайного вагона, трамвайного поезда особо большого класса (с числом осей шесть и более)	1,2	1,55
10.	Кондуктор	0,8	1,05
11.	Рабочий по ремонту пассажирских транспортных средств	0,9	1,15

Примечание. Здесь и далее классификация пассажирских транспортных средств принимается в соответствии с Федеральным законом об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ).

### 18. Расчет отчислений на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов производят по формуле:

$$C_{POT\ в\ к\ и\ к\ м} = (P_{OT\ в\ и\ к\ м} + P_{OT\ к\ и\ к\ м}) \times (C_{TC} / 100), \text{ руб./км пробега} \quad (8)$$

где  $C_{TC}$  - суммарная величина тарифов отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством.

В случае, если условиями конкурса не предусматривается размещение закупки исключительно среди субъектов малого предпринимательства, значение  $C_{TC}$  принимают в соответствии с общей системой налогообложения.

В случае, если условия конкурса предусматривают размещение закупки исключительно среди субъектов малого предпринимательства, значение  $C_{TC}$  принимают максимальным из установленных специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства.

19. Расходы на топливо для автобусов каждой (i-того) класса рассчитывают по формуле:

$$P_{Ti км} = ((H_{Ti} \times N_3 \times (1 + H_3/100) + H_{Ti} \times N_L) / (N_3 + N_L) + (H_{oti}/V_3)) \times C_T, \text{ руб./км пробега} \quad (9)$$

где:

$H_{Ti}$  - норма расхода топлива автобусом, л/км пробега; значение рассчитывают по формуле 10;

$H_3$  - величина надбавки в зимний период, %; значения принимают в соответствии приложением № 2 к Методическим рекомендациям «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» (введены в действие распоряжением Минтранса России от 14.03.2008 № АМ-23-р);

$N_3, N_L$  - соответственно, количество месяцев действия зимней надбавки, и количество месяцев работы без зимней надбавки, ед.; значения принимают в соответствии с планируемым расписанием и приложением № 2 к Методическим рекомендациям «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» (введены в действие распоряжением Минтранса России от 14.03.2008 № АМ-23-р);

$H_{oti}$  - норма расхода топлив при использовании штатных независимых отопителей на работу отопителя (отопителей), л/ч;

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

$C_T$  - прогнозируемая цена топлива в течение планового периода, руб./л; значения рассчитывают на основании данных о стоимости топлива за предыдущий период, данных о величине индекса цен на приобретенные промышленными организациями отдельные виды топливно-энергетических ресурсов, публикуемых Росстатом, а также данных о величинах дефляторов и индексов цен производителей нефтепродуктов, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

Норму расхода топлива автобусом  $H_{Ti}$  рассчитывают по формуле:

$$H_{Ti} = H_{si} (1 + 0,01 \times D_{сумм}) / 100, \text{ л/км пробега} \quad (10)$$

где:

$H_{si}$  - расчётная транспортная норма расхода топлив на пробег автобуса, л/100 км;

$D_{сумм}$  - суммарная относительная надбавка к значению базовых удельных расходов, учитывающая особенности эксплуатации, %;

$H_{oti}$  - расчётная норма расхода топлив при использовании штатных независимых отопителей на работу отопителя (отопителей), л/100 км.

Величины  $H_{si}$ ,  $D$  и  $H_{oti}$  принимаются в соответствии с методическими рекомендациями Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденными распоряжением Минтранса России от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р.

20. Расходы на электроэнергию на движение трамваев и троллейбусов рассчитывают с учетом расходов электроэнергии на вспомогательные производственные процессы: на маневровое движение, ремонт и содержание подвижного состава в депо, рельсовых путей, систем электроснабжения, расходов на потери в тяговых подстанциях, потери в системе электроснабжения.

Расчет производят по формуле:

$$P_{э движ i км} = H_{пи} \times K_{п} \times Ц_э, \text{ руб./км пробега} \quad (11)$$

где:

$H_{пи}$  - удельный расход электроэнергии без учета потерь по типам трамваев (троллейбусов), кВт.ч/км пробега;

$K_{п}$  - коэффициент, учитывающий потери в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения, а также расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление); значение принимают равным 1,18;

$Ц_э$  - прогнозируемая цена электроэнергии в течение планового периода (руб./кВт·ч).

Величину  $Ц_э$  рассчитывают на основании данных о стоимости электроэнергии за предыдущий период, данных о величине индекса цен на электрическую энергию, публикуемые

Росстатом, а также данных о величинах дефляторов и индексов цен на электрическую энергию, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

Порядок расчета удельного расхода электроэнергии  $H_{\text{ш}}$  приведён в приложении № 1 к настоящему порядку.

21. Величину удельных расходов на смазочные и другие эксплуатационные материалы для автобусов рассчитывают по формуле:

$$P_{\text{см i км}} = 0,075 \times P_{\text{т i км}}, \text{ руб./км пробега} \quad (12)$$

Расходы на приобретение смазочных и прочих эксплуатационных материалов для трамвайных вагонов и троллейбусов учтены в расходах на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и текущем ремонте трамвайных вагонов и троллейбусов.

22. Расходы на износ и ремонт шин автобусов и троллейбусов рассчитывают по формуле:

$$P_{\text{ш i км}} = Y_{\text{ш i км}} \times i_{\text{ц ш}}, \text{ руб./км пробега} \quad (13)$$

где:

$Y_{\text{ш i км}}$  - базовые удельные расходы на шины, руб./км; значения принимают в соответствии с таблицей 3;

$i_{\text{ц ш}}$  - суммарный индекс цен производителей машин и оборудования с 01.2016 по планируемый период включительно.

Значение  $i_{\text{ц ш}}$  рассчитывают на основании данных о значении индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных значениях дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

Таблица 3.

Базовые удельные расходы на шины, руб./км

Класс транспортного средства	Подкласс транспортного средства	$Y_{\text{ш i км}}$ , руб.
<b>Автобусы</b>		
особо малый	-	0,2
малый	полной вместимостью до 15 мест	0,3
	полной вместимостью свыше 15 до 25 мест	0,3
	полной вместимостью свыше 25 мест	0,5
средний	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью до 60 мест	1,1
	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью свыше 60 мест	1,1
большой	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью до 125 мест	1,2
	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью свыше 125 мест	1,5
особо большой	-	1,5
<b>Троллейбусы</b>		
большой	-	1,2
особо большой	-	1,5

23. Расходы на техническое обслуживание и ремонт в расчете на 1 км пробега  $P_{\text{ТОиР i км}}$  определяют как сумму расходов на оплату труда ремонтных рабочих, а также отчислений на социальные нужды от величины оплаты труда  $\text{ФОТ}_{\text{пр i км}}$  и расходов на запасные части и



материалы  $ZЧ_{\text{км}}$ , за исключением смазочных и других эксплуатационных материалов на автомобильном транспорте.

Величина расходов на техническое обслуживание и ремонт маршрутных транспортных средств рассчитывается в соответствии с нижеприведенным алгоритмом независимо от способа организации технического обслуживания и ремонта, принятого у перевозчиков (проведение воздействий собственными силами или аутсорсное).

24. Величину расходов на оплату труда ремонтных рабочих, а также отчислений на социальные нужды (в расчете на 1 км) рассчитывают по формуле:

$$\text{ФОТ}_{\text{рр i км}} = 3\Pi_{\text{р час}} \times \frac{\frac{T_{\text{ти}}}{K_{3п}} + T_{\text{ри}} \times K_3}{1000} \times i_{\text{ин}} \times \left(1 + \frac{C_{\text{мсф}}}{100}\right), \text{ руб./км пробега} \quad (14)$$

где:

$3\Pi_{\text{р час}}$  - расчётная часовая величина оплаты труда ремонтного рабочего, руб./час; значения рассчитывают аналогично соответствующему показателю для водителей и кондукторов по формулам 6 и 7;

$T_{\text{ти}}$  - величина базовой удельной трудоемкости технического обслуживания, час./1000 км пробега; значения принимают в соответствии с таблицей 4;

$T_{\text{ри}}$  - величина базовой удельной трудоемкости текущего ремонта, час./1000 км пробега; значения принимают в соответствии с таблицей 4;

$K_{3п}$  - коэффициент корректирования нормативов периодичности технического обслуживания в зависимости от природно-климатических условий; значения принимают в соответствии с таблицей 5;

$K_3$  - коэффициент корректирования нормативов трудоемкости текущего ремонта в зависимости от природно-климатических условий; значения принимают в соответствии с таблицей 5;

$i_{\text{ин}}$  - прогнозная величина индекса потребительских цен на планируемый период; значение принимают в соответствии с данными о величинах индексов потребительских цен (инфляции), публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период;

$C_{\text{мсф}}$  - суммарная величина тарифов отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от величины расходов на оплату труда; значения принимают в соответствии с действующим законодательством.

В случае, если условиями конкурса не предусматривается размещение закупки только среди субъектов малого предпринимательства, значение  $C_{\text{мсф}}$  принимают в соответствии с общей системой налогообложения.

В случае, если условия конкурса предусматривают размещение закупки только среди субъектов малого предпринимательства, значение  $C_{\text{мсф}}$  принимают максимальным из установленных специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства.

Таблица 4

Значения трудоемкости технического обслуживания  $T_{ti}$  и трудоемкости ремонта  $T_{pi}$ 

Тип транспортного средства	Трудоемкость технического обслуживания $T_{ti}$		Трудоемкость ремонта $T_{pi}$
	В городском сообщении	В пригородном сообщении	
1. Автобус особо малого класса, автобус малого класса габаритной длиной менее 6,5 м	5,9	5,3	5,4
2. Автобус малого класса габаритной длиной свыше 6,5 м	8,0	7,1	6,4
3. Автобус среднего класса	9,3	8,3	7,8
4. Автобус большого класса габаритной длиной до 12,0 м	13,3	11,8	10,2
5. Автобус большого класса габаритной длиной свыше 12,0 м, автобус особо большого класса	19,1	16,9	13,2

Таблица 5

Значения коэффициентов корректирования трудоемкости технического обслуживания и трудоемкости ремонта  $K_{3п}$  и  $K_3$ , а также расходов на запасные части и материалы  $K_{3зч}$  в зависимости от природно-климатических условий

Субъект РФ	$K_{3п}$	$K_3$	$K_{3зч}$
Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская обл.; г. Севастополь	1,0	0,9	0,9
Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская обл.	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 и Читинская обл.; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ	0,9	1,2	1,25
Республика Саха (Якутия), Магаданская обл., Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4

Примечание. К субъектам РФ, не указанным в таблице, применять значения коэффициентов, равные 1,0.

25. Величину расходов на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте пассажирских транспортных средств, рассчитывают по формуле:

$$P_{зч\ i\ км} = U_{зч\ i\ км} \times K_{зч} \times K_c \times i_{ц\ зч}, \text{ руб./км пробега} \quad (15)$$

где:

$U_{зч\ i\ км}$  - базовые удельные расходы на запасные части, руб./км; значения принимают в соответствии с таблицей 6;

$K_{зч}$  - коэффициент корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов в зависимости от природно-климатических условий; значения принимают в соответствии с таблицей 5;

$K_c$  - коэффициент корректирования удельных расходов на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте трамваев в зависимости от организации работы трамваев; значения принимают в соответствии с таблицей 7;

$i_{цзч}$  – суммарный индекс цен на запасные части и материалы с 01.2016 по планируемый период.

Значения  $i_{цзч}$  рассчитывают на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

Таблица 6

Базовые удельные расходы на запасные части $Y_{зч\ i\ км}$ , руб./км		
Класс транспортного средства	Подкласс транспортного средства	$Y_{зч\ i\ км}$ , руб.
Автобусы		
особо малый	-	2,0
малый	полной вместимостью до 15 мест	2,0
	полной вместимостью свыше 15 до 25 мест	2,3
	полной вместимостью свыше 25 мест	2,9
средний	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью до 60 мест	2,9
	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью свыше 60 мест	3,7
большой	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью до 125 мест	4,8
	предназначенный для перевозки сидящих и стоящих пассажиров полной вместимостью свыше 125 мест	6,9
особо большой	-	7,8
Троллейбусы		
большой	-	3,1
особо большой	-	3,4
Трамваи		
большой	-	4,1
особо большой	с числом осей 6	4,7
	с числом осей 8	5,0

Таблица 7

Коэффициент корректирования удельных расходов на оплату труда ремонтных рабочих трамвайного транспорта и на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте трамваев в зависимости от организации работы трамваев,  $K_c$

Организация работы трамваев	$K_c$
Одиночный трамвай	1,0
Трамвай в сцепе	1,1

26. Расчет амортизации пассажирских транспортных средств на 1 км пробега производят по формуле:

$$A_{км} = (A_{год\ сумм} / L_{год}), \text{ руб./км пробега} \quad (16)$$

где:

$A_{год\ сумм}$  - годовая сумма амортизации всех транспортных средств, работа которых

планируется на рассматриваемом маршруте (лоте), руб.;

$L_{год}$  - планируемый годовой пробег всех транспортных средств, работа которых планируется на рассматриваемом маршруте (лоте), км.

$$A_{год\ сумм} = \sum_{i=1}^n A_{год\ i}, \text{ руб.} \quad (17)$$

$A_{год\ i}$  - плановая годовая сумма амортизации транспортного средства данного (i-того) класса, руб.;

Величину  $A_{год\ i}$  определяют по формуле:

$$A_{год\ i} = C_{пб\ i} \cdot H_{a\ i} / 100, \text{ руб.} \quad (18)$$

где:

$H_{a\ i}$  - норма амортизации транспортного средства данного класса, процентов;

$C_{пб\ i}$  - величина средней первоначальной балансовой или восстановительной стоимости транспортного средства данного (i-го) класса по 3-5 амортизационным группам (в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. №1), имеющих у потенциальных перевозчиков в субъекте РФ руб.;

n - количество транспортных средств (i-го) класса, работа которых планируется на маршруте (лоте), ед.

Значение  $H_{a\ i}$  принимают в соответствии с таблицей 8 (наименования транспортных средства приняты в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. №1).

Таблица 8

Нормы амортизации пассажирских транспортных средств  $H_{a\ i}$ , %

Класс транспортного средства	Наименование транспортного средства*	Амортизационная группа	Срок полезного использования, лет	Норма амортизации, %
<b>Автобусы</b>				
особо малый малый	Автобусы особо малые и малые длиной до 7,5 м включительно	3	5	20,0
средний большой	Автобусы средние и большие длиной до 12 м включительно; автобусы прочие	4	7	14,3
особо большой	Автобусы особо большие (автобусные поезда) длиной свыше 16,5 до 24 м включительно	5	10	10,0
<b>Троллейбусы</b>				
большой особо большой	Троллейбусы	4	7	14,3
<b>Трамваи</b>				
большой особо большой	Вагоны трамвайные	5	10	10,0

\*) в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. №1.

27. Расходы на содержание контактно-кабельной сети городского электрического транспорта включают:

расходы на оплату труда персонала, обслуживающего контактно-кабельную сеть;

отчисления на социальные нужды от величины оплаты труда персонала, обслуживающего контактно-кабельную сеть;

расходы на все виды технического обслуживания и ремонта контактно-кабельной сети.

Величину расходов на содержание контактно-кабельной сети рассчитывают по формуле:

$$P_{\text{кк}} \text{ на км} = N_{\text{кк}} \times I_{\text{кк}} \times K_{\text{уз}} \times K_{\text{пкк}} \times i_{\text{р кк}} / L_{\text{сумм}}, \text{ руб./км пробега} \quad (19)$$

где:

$N_{\text{кк}}$  - базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, руб./1 км сети в однопутном исчислении; значения принимают в соответствии с таблицей 9;

$I_{\text{кк}}$  - суммарная протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, км; значения принимают с учетом степени детализации проводимого расчета, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети;

$K_{\text{уз}}$  - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети; значения принимают в соответствии с таблицей 10;

$K_{\text{пкк}}$  - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от природно-климатических условий; значения принимают в соответствии с таблицей 11;

$i_{\text{р кк}}$  - суммарный индекс расходов на содержание контактно-кабельной сети с 01.2016 по планируемый период включительно; значения рассчитывают на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период;

$L_{\text{сумм}}$  - суммарный планируемый пробег трамваев или троллейбусов всех классов на расчётном участке маршрутной сети за заданный период времени, км.

Таблица 9

Базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети  $N_{\text{кк}}$ , руб./1 км сети

Вид транспорта	$N_{\text{кк}}$ , руб./1 км сети
Трамвайный	135420
Троллейбусный	154940

Таблица 10

Коэффициент корректирования базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети и трамвайного пути в зависимости от условий эксплуатации  $K_{\text{уз}}$

Условия эксплуатации		$K_{\text{уз}}$
В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей	В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей	
отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса)	-	1,0
наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса)	отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса)	1,05
-	наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса)	1,1

Коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от природно-климатических условий  $K_{пкк}$

Субъект РФ, особенности территории	$K_{пкк}$
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, Читинская области; Ненецкий, Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий автономные округа	1,05
Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км	1,05
Прочие субъекты РФ	1,0

28. Расходы на содержание тяговых подстанций трамвая и троллейбуса включают: расходы на оплату труда персонала, обслуживающего тяговые подстанции; отчисления на социальные нужды от величины оплаты труда персонала, обслуживающего тяговые подстанции;

Величину расходов на содержание тяговых подстанций рассчитывают по формуле:

$$P_{тп\ i\ км} = N_{тп} \times N_{тп} \times i_{р\ тп} / L_{сумм}, \text{ руб./км пробега} \quad (20)$$

где:

$N_{тп}$  - базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт установленной мощности; значение принимают равным 336 руб./1 кВт установленной мощности;

$N_{тп}$  - установленная мощность тяговых подстанций, кВт; значения принимают с учетом степени детализации проводимого расчета, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети;

$L_{сумм}$  - суммарный планируемый пробег трамваев или троллейбусов всех классов на расчетном участке маршрутной сети за заданный период времени, км.

$i_{р\ тп}$  - суммарный индекс расходов на содержание тяговых подстанций с 01.2016 по планируемый период включительно; значения рассчитывают на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

29. Расходы на содержание и ремонт трамвайного пути включают:

расходы на оплату труда персонала, обслуживающего трамвайные пути;

отчисления на социальные нужды от величины оплаты труда персонала, обслуживающего трамвайные пути;

расходы на все виды технического обслуживания и ремонта трамвайного пути.

Величину расходов на содержание трамвайного пути рассчитывают по формуле:

$$P_{п\ i\ км} = N_{п\ км} \times I_{п} \times K_{уз} \times K_{пкк} \times i_{р\ п} / L_{сумм}, \text{ руб./км пробега} \quad (21)$$

где:

$N_{п\ км}$  - базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути, руб./км сети в однопутном исчислении; значение принимают равным 522 000 руб./1 км сети в однопутном исчислении;

$I_{п}$  - суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении, км; значения принимают с учетом степени детализации проводимого расчета, соответственно, для одного

маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети;

$K_{уз}$  - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от условий эксплуатации трамвайного пути; значения принимают в соответствии с таблицей 10;

$K_{пкк}$  - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от природно-климатических условий; значения принимают в соответствии с таблицей 11;

$i_{р п}$  - суммарный индекс расходов на содержание трамвайного пути с 01.2016 по планируемый период включительно; значения рассчитывают на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период;

$L_{сумм}$  - суммарный планируемый пробег трамваев всех классов на расчётном участке маршрутной сети за заданный период времени, км.

30. Расходы на содержание службы движения включают:

расходы на оплату труда линейного персонала службы движения;

отчисления на социальные нужды от величины оплаты труда линейного персонала службы движения;

расходы на содержание помещений диспетчерской и конечных станций;

расходы на содержание подсобного транспорта;

расходы на содержание технологического оборудования и связь.

Расходы на содержание службы движения рассчитывают по формуле:

$$P_{сд\ i\ км} = N_{сд} \times n_{т} \times СЗП_{МО} \times i_{пц} / СЗП_{рф} / L_{сумм}, \text{руб./км пробега} \quad (22)$$

где:

$N_{сд}$  - базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб./инвентарная единица трамваев и троллейбусов; значение принимают равным 100 500 руб./инвентарная единица трамваев и троллейбусов;

$n_{т}$  - инвентарное количество трамваев и троллейбусов, ед.;

$СЗП_{МО}$  - величина среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту осуществления перевозок на период, предшествующий планируемому, руб.; значение принимают в соответствии с данными, публикуемыми местными органами Федеральной службы государственной статистики (Росстата), или показателями для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов (перечень дополнительных показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов утверждён постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1317 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 28 апреля 2008 г. № 607 «Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов»);

$СЗП_{рф}$  - величина среднемесячной номинальной начисленной заработной платы организаций всех отраслей экономики Российской Федерации на период, предшествующий планируемому, руб.; значение принимают в соответствии с данными, публикуемыми Росстатом;

$i_{пц}$  - суммарное значение индекса потребительских цен с 01.2016 по планируемый период включительно; значение рассчитывают на основании данных о величине индекса потребительских цен (инфляции), публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период;

$L_{сумм}$  - суммарный планируемый пробег трамваев всех классов на расчётном участке маршрутной сети за заданный период времени, км.

31. Определение величины прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с

косвенными расходами осуществляют на основе установления отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

В состав переменных расходов включают:

расходы на топливо для автобусов или электроэнергию для движения трамваев и троллейбусов;

расходы на смазочные и другие эксплуатационные материалы;

расходы на износ и ремонт шин автобусов или троллейбусов;

расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды;

расходы на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте пассажирских транспортных средств.

Состав прочих расходов по обычным видам деятельности, а также косвенных расходов, учтенных при установлении величины  $O_{\text{пкр п}}$ , указан в приложении 2 к настоящему порядку.

Расчет значения прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в расчете на 1 км пробега осуществляют по формуле:

$$\text{ПКР}_{i \text{ км}} = (P_{\text{т} i \text{ км}} + P_{\text{э движ} i \text{ км}} + P_{\text{см} i \text{ км}} + P_{\text{ш} i \text{ км}} + P_{\text{от пр} i \text{ км}} + P_{\text{зч} i \text{ км}}) \times O_{\text{пкр п}}, \text{ руб./км пробега,} \quad (23)$$

где:  $O_{\text{пкр п}}$  - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам; значения принимают в соответствии с таблицей 12 с учетом планируемого суммарного годового пробега транспортных средств перевозчика по условиям лота (контракта).

Таблица 12

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам  $O_{\text{пкр п}}$

Суммарный годовой пробег транспортных средств перевозчика по условиям лота, тыс. км	$O_{\text{пкр п}}$
<b>1. Перевозки автобусом</b>	
До 50	0,86
Свыше 50 до 150	0,85
Свыше 150 до 850	0,81
Свыше 850 до 1650	0,73
Свыше 1650 до 2450	0,66
Свыше 2450 до 3250	0,59
Свыше 3250 до 4050	0,53
Свыше 4050 до 4850	0,48
Свыше 4850 до 5650	0,43
Свыше 5650 до 30000	0,63
Свыше 30000 до 90000	0,79
<b>2. Перевозки трамваем</b>	
До 5000	0,74
Свыше 5000 до 15000	0,90
Свыше 15000 до 25000	1,10
Свыше 25000 до 35000	1,31
Свыше 35000 до 45000	1,51
Свыше 45000	1,71
<b>3. Перевозки троллейбусом</b>	
До 20000	1,58
Свыше 20000 до 40000	1,46
Свыше 40000 до 60000	1,69
Свыше 60000 до 80000	1,92



**V. Расчёт начальной (максимальной) цены государственного или муниципального контракта, цены государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования и наземным городским электрическим транспортом на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам**

32. Величину стоимости пробега на 1 км для одного класса транспортного средства определяют по формуле:

$$C_{i \text{ э км}} = S_{a i \text{ км}} (S_{\text{трол } i \text{ км}}, S_{\text{трам } i \text{ км}}) \times (1 + (R_{\text{пр}} / 100 + R_{\text{инв}} / 100)), \text{ руб./1 км пробега,} \quad (24)$$

где:  $R_{\text{пр}}$  - рентабельность продукции, устанавливаемая в пределах от 8,5% до 9,6% от себестоимости на 1 км пробега;

$R_{\text{инв}}$  – дополнительный уровень рентабельности, устанавливаемый в пределах от 2,6 % до 12,8% в зависимости от процента износа основных средств.

Дополнительный уровень рентабельности суммируют с уровнем рентабельности, обеспечивающим экономически устойчивую деятельность, в случае установления в конкурсной документации требований к определенному сроку службы транспортного средства с момента его производства.

Величину стоимости работы в расчёте на 1 час работы на линии для одного класса транспортного средства определяют по формуле:

$$C_{i \text{ э чр}} = C_{i \text{ э км}} \times V_{\text{э}}, \text{ руб./час,} \quad (25)$$

где:  $V_{\text{э}}$  - планируемая средняя эксплуатационная скорость пассажирских транспортных средств, км/ч.

33. Величину стоимости работы по перевозке пассажиров на маршруте определяют по формуле 26 в случае, если цена контракта устанавливается из расчёта стоимости 1 км пробега пассажирских транспортных средств или по формуле 27 в случае, если цена контракта устанавливается из расчёта стоимости 1 часа работы пассажирских транспортных средств на линии:

$$C_{\text{сумм}} = \sum_{i=1}^n C_{i \text{ э км}} \times L_i, \text{ руб.} \quad (26)$$

где:  $L_i$  - планируемый пробег на маршруте пассажирских транспортных средств  $i$ -го класса за заданный период времени, км.

$$C_{\text{сумм}} = \sum_{i=1}^n C_{i \text{ э АЧР}} \times \text{Ч}_{p i}, \text{ руб.} \quad (27)$$

где:  $\text{Ч}_{p i}$  - планируемая продолжительность работы на маршруте пассажирских транспортных средств  $i$ -го класса за заданный период времени, час.

34. Величина начальной (максимальной) цена государственного или муниципального контракта, цена государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком в случае, если в соответствии с документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, либо в соответствии с государственным или муниципальным контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного подрядчика) плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, определяют по формуле:

$$\text{НМЦК} = C_{\text{сумм}} + C_0 \quad (28)$$

где:  $C_0$  - установленная государственным (муниципальным) заказчиком стоимость приобретения и установки в автобусах оборудования для организации безналичной оплаты проезда, а также плановые расходы на его эксплуатацию (если контрактом предусмотрено использование такого оборудования и его приобретение, установка и эксплуатация осуществляется за счет перевозчика);

35. Величина начальной (максимальной) цена государственного или муниципального контракта, цена государственного или муниципального контракта, заключаемого с единственным подрядчиком в случае, если документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, или государственным или муниципальным контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного подрядчика) предусматривается предоставление подрядчику субсидий в целях возмещения части затрат на выполнение таких работ, определяют по формуле:

$$\text{НМЦК} = C_{\text{сумм}} + C_0 - \text{СУБ} - D_{\text{оп}} \quad (29)$$

где:

СУБ – плановая величина субсидий, предоставляемых перевозчику в соответствии с контрактом для возмещения недополученных доходов при перевозке пассажиров, имеющих право на льготы по оплате проезда.

Плановая величина субсидий должна быть установлена до начала конкурсной процедуры.

$D_{\text{оп}}$  – плановые доходы от оплаты проезда пассажирами.

36. Плановые доходы от оплаты проезда пассажирами в случае, когда документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, установлено, что плата за проезд пассажиров остается в распоряжении перевозчика, определяются следующими способами:

1) по формуле:

$$D_{\text{оп}} = V_{\text{год}} \times I_{\text{т}}$$

где:  $V_{\text{год}}$  – фактическая выручка от оплаты проезда пассажирами, полученная на рассматриваемом маршруте за год, предшествующий расчетному году;

$I_{\text{т}}$  – суммарный планируемый индекс изменения тарифов за расчетный период;

2) на основе данных обследования пассажиропотоков на маршруте с учетом их корреспонденции, а также пассажирообмена на остановках;

3) на основе данных о пассажиропотоках на маршруте с учетом их корреспонденции, а также пассажирообмена на остановках, полученных по данным из электронных систем оплаты проезда или сплошного контроля.

Информацию о количестве пассажиров, имеющих право на льготы по оплате проезда получают по результатам обследования пассажиропотоков на маршруте или данным из электронных систем оплаты проезда.

37. Плановые доходы от оплаты проезда пассажирами при открытии новых маршрутов определяются следующими способами:

1) на основе данных, полученных по результатам работы транспортных средств по нерегулируемым тарифам в течение 1 года;

2) на основе данных изучения предполагаемого рыночного спроса и определения прогнозного объема перевозок на рассматриваемом маршруте.

Приложение 1  
к Порядку определения  
начальной (максимальной) цены государственного  
или муниципального контракта,  
цены государственного или муниципального контракта,  
заключаемого с единственным подрядчиком  
на перевозки пассажиров и багажа  
в городском и пригородном сообщении  
автомобильным транспортом общего пользования  
на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам

(п. 19)

### Расчёт величины удельного расхода электроэнергии

1. Величину удельного расхода электроэнергии без учёта потерь по классам подвижного состава трамваев (троллейбусов) рассчитывают по формуле:

$$N_{п\ i} = (N_T + N_B) \times G_{ср.}, \text{ кВт.ч/км пробега} \quad (1.1)$$

где:

$N_T$  - технологическая норма расхода электроэнергии на электротягу трамвайного вагона или троллейбуса;

$N_B$  - технологическая норма расхода электроэнергии на вспомогательные нужды вагонов (троллейбусов) – собственные нужды, отопление, вентиляция, освещение и т.д.;

$G_{ср.}$  – средняя масса трамвая (троллейбуса) с пассажирами, рассчитывается по формуле:

$$G_{ср.} = G_T + g \times n_{ср.}, \text{ т} \quad (1.2)$$

где  $G_T$  – снаряжённая масса трамвая (троллейбуса), включая массу водителя, т;

$g$  - средняя масса пассажира, т (принимают равной 0,07 т);

$n_{ср.}$  - среднее наполнение вагона (троллейбуса), чел.

Среднее наполнение вагона (троллейбуса) определяется по формуле:

$$n_{ср.} = \frac{n_c l_{ср.}}{L_c}, \text{ пасс} \quad (1.3)$$

где  $n_c$  - суммарное количество перевезенных пассажиров за расчетный период по предприятию, чел.;

$L_c$  - суммарный пробег подвижного состава за расчетный период по предприятию, км.

$l_{ср.}$  - средняя длина поездки пассажира, км.

2. При эксплуатации различных типов подвижного состава трамвая (троллейбуса) количество пассажиров, перевезенных каждым типом ( $n_i$ ), определяют с учетом коэффициентов приведения трамвайных вагонов (троллейбусов) по вместимости по формуле:

$$n_i = \frac{n_c k_{вi} \Sigma L_i}{\Sigma k_{вi} L_i}, \text{ пасс} \quad (1.4)$$

где  $k_{вi}$  - коэффициент приведения по вместимости подвижного состава класса  $i$ ;

$L_i$  - пробег подвижного состава класса  $i$ , км.

3. Среднее наполнение для подвижного состава класса  $i$  определяют по формуле:

$$n_{ср\ i} = \frac{n_c k_{вi} \Sigma L_i}{\Sigma k_{вi} L_i}, \text{ пасс} \quad (1.5)$$

4. Основной нормативной характеристикой при разработке технологической нормы электроэнергии является расход электроэнергии на электротягу ( $N_0$ ), который определяется при испытаниях подвижного состава в условиях эксплуатации. Значения  $N_0$  указаны в таблице 1.1.

Технологические нормы расхода электроэнергии на электротягу  
трамвайных вагонов и троллейбусов

Таблица 1.1

Трамвайные вагоны*		Троллейбусы*	
Классы	$H_0$ КВт·ч/1000 ткм. при $V_{30} = 15$ км/ч	Классы	$H_0$ КВт·ч/1000 ткм. при $V_{30} = 16$ км/ч
Вагоны односекционные 4-осные: с РКСУ  с ТСУ и двигателями постоянного тока  с ТСУ и асинхронными двигателями	100	Троллейбусы односекционные 2-осные с РКСУ	120
	85	Троллейбусы односекционные 2-осные с ТСУ	90
	75		
Вагоны двухсекционные 4-осные: с РКСУ	110	Троллейбусы односекционные 3-осные с ТСУ	95
Вагоны трёхсекционные 4-осные: с ТСУ и асинхронными двигателями	80	Троллейбусы двухсекционные 3-осные с РКСУ	125
Вагоны трёхсекционные 6-осные: с РКСУ  с ТСУ и асинхронными двигателями	110	Троллейбусы двухсекционные 3-осные с ТИСУ	110
	90		
Вагоны четырёхсекционные 8-осные с ТСУ и асинхронными двигателями	90	Троллейбусы двухсекционные 3-осные с ТСУ и асинхронными двигателями	100

\*РКСУ – реостатно-контакторная система управления;

ТСУ- транзисторная система управления;

ТИСУ- тиристорная система управления;

На модификации трамвайных вагонов и троллейбусов с электронной системой управления (ТСУ) вместо применяемых на базовых моделях РКСУ норма снижается на 15%.

5. Индивидуальная технологическая норма расхода электроэнергии на электротягу трамвайного вагона или троллейбуса определяется по формуле:

$$H_T = H_0 \times q_v \times q_i, \text{ КВт·ч/1000 ткм.}, \quad (1.6)$$

где  $H_0$  – технологическая норма расхода электроэнергии на электротягу, полученная в условиях городского движения при базовой средней эксплуатационной скорости ( $V_{30}$ ) для

трамвая 15 км/ч для троллейбуса 16 км/ч, эквивалентном уклоне, равном нулю, температуре окружающего воздуха +5°C, при номинальной нагрузке (5 чел/м<sup>2</sup> площади пола, места для сидения заняты).

6. Величины коэффициентов  $q_v$ ,  $q_i$ , учитывающих изменение затрат электроэнергии в зависимости от реальных скоростей и уклонов, рассчитывают по формулам:

Коэффициент  $q_v$ , при  $V_э \geq V_{э0}$ :

$$q_v = 1 + p \frac{V_э - V_{э0}}{V_{э0}}, \quad (1.7)$$

где  $V_э$  - планируемая средняя эксплуатационная скорость движения, км/ч;

$V_{э0}$  - базовая средняя эксплуатационная скорость км/ч;

$p$  – коэффициент, принимают: для троллейбуса  $p = 1,0$ ; для трамвая  $p = 1,2$ .

Коэффициент  $q_v$ , в условиях интенсивного дорожного движения в больших городах при  $V_э \leq V_{э0}$ :

$$q_v = 1 + \frac{V_{э0} - V_э}{15} \quad (1.8)$$

$$q_i = 1 + 0,02i_э, \quad (1.9)$$

где  $i_э$  - средний эквивалентный уклон, ‰.

7. Эквивалентный уклон определяется как постоянный фиктивный подъем на маршруте или части его, при движении по которому в прямом и обратном направлениях необходима затрата транспортной единицей той же энергии, что и при движении на действительном профиле.

Для троллейбуса эквивалентный уклон для движения в одном направлении определяют по формуле:

$$i_э = \frac{\sum i_{п} \cdot l_{п} + \sum i_{б} \cdot l_{б} + 2 \sum i_{в} \cdot l_{в} - W_{об} \cdot i_{в}}{L} \% \quad (1.10)$$

где:

$i_{п}$  – угол подъёма, ‰;

$l_{п}$  – длина участка подъёма, м;

$i_{в}$  - вредный спуск (‰), имеющий абсолютную величину большую, чем  $W_{об}$  (основное удельное сопротивление движению). Спуски, на которых необходимо подтормаживать поезд, чтобы он не развил большую скорость, называются вредными, при расчёте принимают значения для троллейбуса 17‰; трамвая - 8‰;

$l_{в}$  – длина участка вредного спуска, м;

$i_{б}$  – угол безвредного спуска, ‰;

$l_{б}$  – длина участка безвредного спуска;

$L$  – общая длина приводимого участка, м, определяется по формуле:

$$L = l_{п} + l_{в} + l_{б} + l_{г} \quad (1.11)$$

где  $l_{г}$  – длина горизонтального участка пути, м.

Общий для двух направлений эквивалентный уклон является средним арифметическим обеих величин.

Для трамвая учитывается влияние сопротивления кривых, и формула для определения эквивалентного уклона в одном направлении имеет вид:

$$i_э = \frac{\sum i_{п} \cdot l_{п} + \sum i_{б} \cdot l_{б} + 2 \sum i_{в} \cdot l_{в} - W_{об} \cdot l_{в} + \sum \alpha_i}{L} \% \quad (1.12)$$

где  $\sum \alpha_i$  - сумма центральных углов кривых приводимого участка;

центральный угол кривой ( $\alpha_i$ ) рассчитывается по формуле:

$$\alpha_i^{\circ} = \frac{57,3 l_k}{R_k} \quad (1.13)$$

где  $l_k$  - длина кривой, м;

$R_k$  - радиус кривой, м.

Величина  $W_{об}$  для трамвая принимается 8 кг/т.

Общий для двух направлений эквивалентный уклон является средним арифметическим обеих величин.

8. Технологическая норма расхода электроэнергии на вспомогательные нужды определяют по формуле:

$$H_{в} = \frac{\sum_{i=1}^n P_{vi} t_i m_i}{W_{бр}}, \text{ КВт}\cdot\text{ч} / \text{т км} \quad (1.14)$$

где  $P_{vi}$  - мощность, потребляемая на вспомогательные нужды, КВт;

$t_i$  - продолжительность работы каждого потребителя, ч;

$W_{бр}$  - работа брутто вагона (машины), т км.;

$m_i$  - коэффициент включения потребителя энергии.

Расход электроэнергии на вспомогательные нужды в троллейбусах включает расходы на: отопление пассажирского салона и кабины водителя, в том числе обогрев лобового стекла кабины;

принудительную вентиляцию, кондиционирование воздуха в кабине водителя и в пассажирском помещении;

работу компрессора;

освещение пассажирского салона;

привод гидроусилителя рулевого управления

работу внешней светотехники, световых и информационных табло;

работу стеклоочистителей.

Расход электроэнергии на вспомогательные нужды в трамваях включает расходы на:

отопление пассажирского салона и кабины водителя, в том числе обогрев лобового стекла кабины;

привод и обогрев песочниц;

работу тормозных электромагнитов;

принудительную вентиляцию, кондиционирование воздуха в кабине водителя и в пассажирском помещении;

освещение пассажирского салона;

работу внешней светотехники, световых и информационных табло;

работу стеклоочистителей.

9. Расчёт расхода электроэнергии на отопление производится по формуле (1.14). Если предусмотрено конструкцией включение отопителей по группам (например одна группа – 2 отопителя (по 3,5 кВт), вторая группа – 1 отопитель, при работе двух групп – 3 отопителя, то расчёт ведётся с учётом этого.

Количество дней работы отопления в год рекомендуется принимать по данным СНиП 23-01-99 «Строительная климатология».

10. Для расчёта потребления энергии на вспомогательные нужды, кроме отопления, принимают следующие удельные величины потребления на 1 час работы ТС (таблица 1.2):

Таблица 1.2

Удельные величины потребления электроэнергии на вспомогательные нужды трамваев и троллейбусов

Тип транспортных средств	Удельные величины потребления э/энергии на вспомогательные нужды, кроме отопления, КВт ч / час работы
Троллейбус 2-осный	4,5
Троллейбус сочленённый 3-осный	5,5
Трамвайный вагон 4-осный	2,5
Трамвайные вагоны 6 и 8-осные	4,5

При установке кондиционера в кабине водителя к технологической норме добавляют 0,5 – 1,0 кВт в зависимости от климатической зоны эксплуатации.

При установке кондиционера в пассажирском помещении расчёт расхода электроэнергии производится по формуле (1.14) при температурах наружного воздуха свыше плюс 20°C. Количество дней работы кондиционера в год рекомендуется принимать по данным СНиП 23-01-99 «Строительная климатология».

3.7. Работа по перевозке пассажиров определяют на основании весовых данных подвижного состава и его пробега, количества перевезенных пассажиров и средней длины поездки одного пассажира, определяемой по статистическим данным, по формуле:

$$W_{\text{6p}} = G_{\text{cp}} \cdot L \text{ т км}, \quad (1.15)$$

где  $G_{\text{cp}}$  – средняя масса трамвая (троллейбуса) с пассажирами, т;

$L$  - пробег вагона (троллейбуса), км.

Приложение 2  
к Порядку определения  
начальной (максимальной) цены государственного  
или муниципального контракта,  
цены государственного или муниципального контракта,  
заключаемого с единственным подрядчиком  
на перевозки пассажиров и багажа  
в городском и пригородном сообщении  
автомобильным транспортом общего пользования  
на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам

(п. 30)

## СОСТАВ

### **ПРОЧИХ РАСХОДОВ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, А ТАКЖЕ КОСВЕННЫХ РАСХОДОВ, УЧТЕННЫХ ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ ВЕЛИЧИНЫ ОТНОШЕНИЯ СУММЫ ПРОЧИХ РАСХОДОВ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И КОСВЕННЫХ РАСХОДОВ К ПЕРЕМЕННЫМ РАСХОДАМ**

1. Прочие расходы по обычным видам деятельности включают те виды расходов, которые связаны с осуществлением перевозок и являются прямыми расходами:

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

расходы, связанные с реализацией билетов на автобусы (расходы на приобретение бланков билетной продукции, содержание принадлежащих перевозчику билетных касс и пунктов распространения билетов, включая оплату труда кассиров и распространителей билетов и отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату их труда, или оплату услуг сторонних организаций, включая автовокзалы и автостанции, и индивидуальных предпринимателей по реализации билетов на автобусы, принадлежащие предприятию (организации));

расходы, связанные с обслуживанием держателей электронных проездных документов (бесконтактных микропроцессорных транспортных карт и др.), в т.ч. оплата услуг операторов, осуществляющих учет пассажиров, являющихся держателями электронных проездных документов;

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

2. Статья "Накладные расходы" включает общепроизводственные расходы: по содержанию и эксплуатации машин и оборудования; амортизационные отчисления и затраты на ремонт основных средств и иного имущества, используемого в производстве; расходы по страхованию указанного имущества; расходы на отопление, освещение и содержание помещений, в т.ч. их уборку; арендную плату за помещения, машины, оборудование и др., используемые в производстве; оплату труда работников, занятых обслуживанием производства, взносы на социальное страхование от оплаты труда работников, занятых обслуживанием производства; другие аналогичные по назначению расходы, включающие прочие расходы, связанные с обычными видами деятельности:

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

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

расходы по обеспечению нормальных условий труда.

2.1. Кроме того, в статью "Накладные расходы" входят следующие виды расходов из перечня прочих расходов по обычным видам деятельности, перечисленные в Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте,



утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. N 153 (зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный N 4916) (далее - Инструкция):

расходы на хранение транспортных средств, в т.ч. оплата услуг, предоставляемых сторонними лицами;

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

оплата технических осмотров автомобилей;

оплата стоимости номерных знаков;

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

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

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

расходы на добровольное страхование имущества перевозчика;

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

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

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

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

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

расходы на подготовку и освоение новых производств, цехов и агрегатов;

расходы в виде отчислений в резерв на предстоящую оплату отпусков работникам и (или) в резерв на выплату ежегодного вознаграждения за выслугу лет;

оплата расходов, связанных с реализацией целевых программ по повышению безопасности дорожного движения;

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

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

расходы по оплате услуг сторонних организаций за прием, хранение и уничтожение экологически опасных отходов;

расходы, связанные с оплатой услуг сторонним организациям по содержанию и реализации в установленном законодательством Российской Федерации порядке предметов залога и залога за время нахождения указанных предметов у залогодержателя после передачи залогодателем;

расходы по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным с индивидуальными предпринимателями, не состоящими в штате организации;

суммы выплаченных подъемных в пределах норм, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации;

оплата простоев рабочих из-за отсутствия топлива, запасных частей, шин, бездорожья и другие;

- недостача материальных ценностей в пределах норм естественной убыли;
- возмещение ущерба в случае причиненного увечья, травмы работников, выплата пособия в связи с производственным травматизмом;
- стоимость воды, идущей на технические нужды без наличия водомера и дополнительного учета и контроля;
- оплата услуг по транспортировке неисправных транспортных средств;
- расходы, связанные с оформлением путевых листов, проведением предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей, периодическое освидетельствование водителей, предрейсового (или послерейсового) технического осмотра пассажирских транспортных средств, независимо от способа организации этих работ, принятого у перевозчика (собственными силами, или аутсорсное);
- расходы, связанные с доставкой персонала на работу и с работы в период после 0.00 часов и до 6.00 часов;
- расходы, связанные с обеспечением транспортной (антитеррористической) безопасности на транспортных средствах, а также объектах транспортной инфраструктуры, используемых при перевозках в городском и пригородном сообщениях, при условии, что содержание этих объектов осуществляет перевозчик;
- оплата стоимости оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха и оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, а также расходы, связанные с их эксплуатацией;
- расходы на обеспечение диспетчерского сопровождения перевозок автомобильным транспортом;
- расходы на содержание конечных станций автомобильного транспорта;
- другие расходы, связанные с обычными видами деятельности, предусмотренные нормативными актами.

2.2. В целях настоящих Методических рекомендаций в состав накладных расходов городского электрического транспорта включены расходы на содержание службы автоматики и связи, включающие:

- расходы на оплату труда работников службы автоматики и связи;
  - отчисления на социальные нужды от величины фонда оплаты труда работников службы автоматики и связи;
  - расходы на все виды технического обслуживания и ремонта средств автоматики и связи.
3. Управленческие расходы включают прочие расходы по обычным видам деятельности (административно-управленческие расходы; содержание общехозяйственного персонала, не связанного с производственным процессом, в т.ч. расходы на оплату труда, выплату взносов на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством; амортизационные отчисления и расходы на ремонт основных средств управленческого и общехозяйственного назначения; арендная плата за помещения общехозяйственного назначения; расходы по оплате информационных, аудиторских, консультационных, управленческих и т.п. услуг; другие аналогичные по назначению управленческие расходы:

- расходы в части, относимой к работникам административно-управленческого персонала: на командировки, на подготовку и переподготовку кадров, по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным с индивидуальными предпринимателями, не состоящими в штате организации;
- расходы на юридические и информационные услуги;
- расходы на консультационные и иные аналогичные услуги;
- расходы на аудиторские услуги;
- расходы на управление организацией или отдельными ее подразделениями, в т.ч. заработная плата административно-управленческого персонала и взносы на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством, а также расходы на приобретение услуг по управлению организацией или ее отдельными подразделениями;
- расходы на услуги по предоставлению работников (технического и управленческого персонала) сторонними организациями для участия в производственном процессе, управлении

производством либо для выполнения иных функций, связанных с производством и (или) реализацией, в т.ч. расходы, связанные с оплатой услуг посреднических организаций, выполняемых для производственных нужд автотранспортных организаций, оплатой услуг банков по осуществлению в соответствии с заключенными договорами торгово-комиссионных (факторинговых) и других аналогичных операций;

представительские расходы;

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

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

расходы на текущее изучение (исследование) конъюнктуры рынка, сбор информации, непосредственно связанной с осуществлением перевозок и других работ и услуг автомобильного транспорта;

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

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

расходы на канцелярские товары;

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

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

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

другие общехозяйственные расходы.

4. Коммерческие расходы включают расходы на рекламу:

расходы на рекламу производимых (приобретенных) и (или) реализуемых товаров (работ, услуг), деятельности организации, товарного знака и знака обслуживания, включая участие в выставках и ярмарках, экспозициях, на оформление витрин, выставок-продаж, комнат образцов и демонстрационных залов, изготовление рекламных брошюр и каталогов, содержащих информацию о работах и услугах, выполняемых и оказываемых организацией, и (или) о самой организации, на уценку товаров, полностью или частично потерявших свои первоначальные качества при экспонировании;

расходы на рекламные мероприятия через средства массовой информации (в том числе объявления в печати, передачи по радио и телевидению) и телекоммуникационные сети;

расходы на световую и иную наружную рекламу, включая изготовление рекламных стендов и рекламных щитов;

расходы организации на приобретение (изготовление) призов, вручаемых победителям розыгрышей таких призов во время проведения массовых рекламных кампаний, а также расходы на иные виды рекламы, не указанные в абзацах первом, втором и третьем настоящего пункта, осуществленные организацией в течение отчетного периода (признаются прочими расходами по обычным видам деятельности в размере, не превышающем одного процента выручки от реализации).