



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

19 ноября 2025 г.



402

**Об установлении порядка  
определения начальной (максимальной) цены контракта,  
цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком,  
исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при  
осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа  
автомобильным транспортом и городским наземным  
электрическим транспортом**

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

1. Установить порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом согласно приложению к настоящему приказу.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20 октября 2021 г. № 351 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (зарегистрирован Министерством юстиции

Российской Федерации 21 декабря 2021 г., регистрационный № 66458);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 ноября 2024 г. № 390 «О внесении изменений в Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 октября 2021 г. № 351» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 2 декабря 2024 г., регистрационный № 80439).

Министр



А.С. Никитин

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

1. В случае если в соответствии с условиями планируемой закупки в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее соответственно – закупка, регулярные перевозки) предусматривается установление твердой цены контракта (цены каждого отдельного этапа исполнения контракта), при условии, что плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, начальная (максимальная) цена контракта (далее – НМЦК) определяется по формуле (1), а при условии, что эта плата остается в распоряжении поставщика (подрядчика, исполнителя) (далее – подрядчик), – по формуле (2):

$$НМЦК = C - C_{\text{суб льгот}} - C_{\text{суб затр}}, \text{ руб. (1),}$$

$$НМЦК = C - П - C_{\text{суб льгот}} - C_{\text{суб затр}}, \text{ руб. (2),}$$

где:

$C$  – определенная в соответствии с пунктом 9 настоящего порядка максимальная стоимость работы транспортных средств всех классов<sup>1</sup> на всех предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутах за весь срок исполнения контракта, руб.;

$C_{\text{суб льгот}}$  – размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным правовым актом, принятыми в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации, в целях компенсации недополученных доходов от предоставления льгот на проезд пассажиров, руб. (в отсутствие нормативных правовых актов субъекта Российской Федерации, муниципальных правовых актов, принятых в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации,  $C_{\text{суб льгот}}$  принимается равной нулю);

$C_{\text{суб затр}}$  – размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным правовым актом, принятыми в соответствии с Бюджетным кодексом

---

<sup>1</sup> Пункт 14 части 1 статьи 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ).

Российской Федерации, в целях компенсации части затрат на выполнение предусмотренных условиями планируемой закупки работ<sup>2</sup>, руб., за исключением субсидии на приобретение транспортных средств (в отсутствие нормативных правовых актов субъекта Российской Федерации, муниципальных правовых актов, принятых в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации,  $C_{\text{суб затр}}$  принимается равной нулю);

П – определенная в соответствии с пунктами 6 и 7 настоящего порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.

2. Если условиями планируемой закупки предусматривается установление цены единицы работ, выполняемых подрядчиком с использованием транспортных средств каждого класса и транспортных средств, оснащенных двигателями каждого типа (бензиновый, дизельный, газовый, газодизельный, электрический)<sup>3</sup>, и максимального значения цены контракта одновременно с условием об обязанности подрядчика перечислять полученную им плату за проезд пассажиров и провоз багажа заказчику, и значениях  $C_{\text{суб льгот}}$  и  $C_{\text{суб затр}}$ , определенных в соответствии с пунктом 1 настоящего порядка, равных 0, то цена единицы работ и максимальное значение цены контракта (далее – МЦК) определяются в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящего порядка.

3. В случае если в качестве единицы работ выбран 1 км пробега транспортных средств на маршруте, цена единицы работ, выполняемых с использованием транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта ( $C_{\text{км } ijt}$ ), определяется по формуле (3), максимальное значение цены контракта (далее – МЦК) определяется по формуле (4):

$$C_{\text{км } ijt} = S_{ijt} \times R + PP_{ijt}, \text{ руб./км (3),}$$

$$\text{МЦК} = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^p C_{\text{км } ijt} \times L_{\text{П } ijt}, \text{ руб. (4),}$$

где:

$i$  – класс транспортного средства;

$j$  – номер маршрута;

$t$  – календарный год, для которого проводится расчет;

$S_{ijt}$  – определенные в соответствии с приложениями № 1–4 к настоящему порядку максимальные себестоимости 1 км пробега автобусов, за исключением автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (далее – автобусы), трамваев, троллейбусов и автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусы),  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта, руб./км;

$R$  – уровень рентабельности (принимается равным значению 1,1107);

<sup>2</sup> Пункт 2 части 5 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ.

<sup>3</sup> Пункт 9 типовых условий контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, подлежащих применению заказчиками при осуществлении закупок указанных работ для обеспечения государственных или муниципальных нужд, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2022 г. № 1445.

$PP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего порядка расходы на приобретение транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$L_{\Pi ij t}$  – планируемый пробег транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

4. В случае если в качестве единицы работ выбран 1 час работы транспортных средств на маршруте, цена единицы работ, выполняемых с использованием транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта ( $C_{\text{час } ij t}$ ), определяется по формуле (5), МЦК определяется по формуле (6):

$$C_{\text{час } ij t} = (S_{ijt} \times R + PP_{ijt}) \times L_{\Pi ij t} / AЧ_{\Pi ij t}, \text{ руб./час (5),}$$

$$МЦК = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^p C_{\text{час } ij t} \times AЧ_{\Pi ij t}, \text{ руб. (6),}$$

где:

$S_{ijt}$  – определенные в соответствии с приложениями № 1–4 к настоящему порядку максимальные себестоимости 1 км пробега автобусов, трамваев, троллейбусов и электробусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта, руб./км;

$R$  – уровень рентабельности (принимается равным значению 1,1107);

$PP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего порядка расходы на приобретение транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$L_{\Pi ij t}$  – планируемый пробег транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$AЧ_{\Pi ij t}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, час.

5. В случае если до осуществления закупок регулярные перевозки по предусмотренным условиям планируемой закупки маршрутам выполнялись в течение периода не менее 12 месяцев, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа ( $\Pi$ ), оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется по формуле (7) или по формуле (8) в зависимости от соотношения значений фактического и планируемого пробега транспортных средств, приведенного по вместимости:

$$\Pi = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{oj} \times I_{Tt} \times PB_{jt} / PB_{oj}), \text{ руб., если } PB_{jt} / PB_{oj} \leq 1 \text{ (7),}$$

$$\Pi = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{oj} \times I_{Tt}), \text{ руб., если } PB_{jt} / PB_{oj} > 1 \text{ (8),}$$

где:

$\Pi_{oj}$  – фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на  $j$ -м маршруте, руб.: в случае если контракт заключается менее, чем на 1 год, – в течение периода года, предыдущего году расчета НМЦК, сопоставимого по датам начала и окончания срока исполнения контракта; в случае если контракт заключается на 1 год и более, – ближайшего предыдущего году расчета НМЦК 12-месячного периода;

$I_{Tt}$  – накопленный, начиная с начала периода, сопоставимого по датам начала и окончания срока исполнения контракта, в случае если контракт заключается менее, чем на 1 год, либо ближайшего предыдущего году расчета НМЦК 12-месячного

периода, в случае если контракт заключается на 1 год и более, прогнозный индекс изменения тарифов на перевозки для  $t$ -го года срока исполнения контракта, определенный на основе регулируемых тарифов, установленных нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, если иное не установлено законом данного субъекта Российской Федерации<sup>4</sup>, определяемый как частное от деления значения установленного тарифа на значение установленного тарифа на начало периода расчета НМЦК; в случае отсутствия нормативного правового акта субъекта Российской Федерации, устанавливающего регулируемые тарифы на перевозки, прогнозный индекс изменения тарифов принимается равным накопленному индексу потребительских цен на платные услуги населению для  $t$ -го года срока исполнения контракта, определяемому в соответствии с пунктом 13 настоящего порядка на основании публикуемых Министерством экономического развития Российской Федерации прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации<sup>5</sup> (далее – прогноз Минэкономразвития России);

$PВ_{oj}$  – определенный в соответствии с пунктом 7 настоящего порядка фактический приведенный по вместимости пробег транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту, место-км: в случае если контракт заключается менее, чем на 1 год, – в течение периода года, предыдущего году расчета НМЦК, сопоставимого по датам начала и окончания срока исполнения контракта; в случае если контракт заключается на 1 год и более, – ближайшего предыдущего году расчета НМЦК 12-месячного периода;

$PВ_{jt}$  – определенный в соответствии с пунктом 8 настоящего порядка планируемый приведенный по вместимости пробег транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта, место-км;

$n$  – число предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$m$  – срок исполнения контракта, лет.

6. В случае если до осуществления закупок регулярные перевозки по предусмотренным условиям планируемой закупки контракта маршрутам не выполнялись или выполнялись в течение периода менее 12 месяцев, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется по формуле (9):

$$P = (\sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^p S_{ijt} \times L_{ijt}) \times K_b, \text{ руб. (9)},$$

где:

$S_{ijt}$  – определенные в соответствии с приложениями № 1–4 к настоящему порядку максимальные себестоимости 1 км пробега автобусов, трамваев, троллейбусов и электробусов  $i$ -го класса при перевозках по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта, руб./км;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$K_b$  – коэффициент возмещения себестоимости работы выручкой от оплаты

<sup>4</sup> Пункт 1 статьи 15 Федерального закона № 220-ФЗ.

<sup>5</sup> Часть 8 статьи 7 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

проезда, рассчитанный как соотношение общей фактической платы за проезд пассажиров и провоз багажа по маршрутам, на которых перевозки выполнялись за период 12 месяцев и более, к общей фактической себестоимости работ, совершенных с использованием всех транспортных средств на этих маршрутах, за период, равный не менее 12 месяцев до даты начала проведения расчетов НМЦК; в случае отсутствия данных об общей фактической себестоимости работ коэффициент возмещения себестоимости работы выручкой от оплаты проезда рассчитывается как соотношение общей фактической платы за проезд пассажиров и провоз багажа по маршрутам, на которых перевозки выполнялись за период 12 месяцев и более, к расчетной себестоимости работ по этим маршрутам, определенной как произведение расчетной  $S_{ijt}$  за год, предшествующий дате расчета НМЦК, и фактического пробега  $L_{ijt}$  за тот же год;

$p$  – число предусмотренных условиями планируемой закупки классов транспортных средств на  $j$ -м маршруте;

$n$  – число предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$m$  – срок исполнения контракта, лет.

7. Фактический приведенный по вместимости пробег транспортных средств, использовавшихся для перевозок по  $j$ -му маршруту, место-км ( $ПВ_{oj}$ ): в случае если контракт заключается менее, чем на 1 год, – в течение периода года, предыдущего году расчета НМЦК, сопоставимого по датам начала и окончания срока исполнения контракта; в случае если контракт заключается на 1 год и более, – ближайшего предыдущего году расчета НМЦК 12-месячного периода, определяется по формуле (10):

$$ПВ_{oj} = \sum_{i=1}^p L_{oij} \times Q_i, \text{ место-км (10),}$$

где:

$L_{oij}$  – фактический пробег транспортных средств  $i$ -го класса, использовавшихся для перевозок по  $j$ -му маршруту в течение периода года, предыдущего году расчета НМЦК и сопоставимого по датам начала и окончания срока исполнения контракта, в случае если контракт заключается менее, чем на 1 год; ближайшего предыдущего году расчета НМЦК 12-месячного периода, в случае если контракт заключается на 1 год и более, км;

$Q_i$  – максимальная вместимость транспортных средств  $i$ -го класса, мест (определяется в соответствии с эксплуатационными документами<sup>6</sup> на транспортные средства: для перевозок в междугородном сообщении – по числу мест для сидения, в городском и пригородном сообщениях – по суммарному числу мест для сидения и для стоящих пассажиров);

$p$  – количество предусмотренных условиями планируемой закупки классов транспортных средств на  $j$ -м маршруте.

8. Планируемый, приведенный по вместимости пробег транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта

<sup>6</sup> Пункт 4.13 раздела 4 ГОСТ Р 2.601-2019. «Национальный стандарт Российской Федерации. Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы», утвержденного и введенного в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 29 апреля 2019 г. № 177-ст (М.: Стандартинформ, 2019).

(ПВ<sub>jt</sub>), определяется по формуле (11):

$$ПВ_{jt} = \sum_{i=1}^p L_{ijt} \times Q_i, \text{ место-км (11),}$$

где:

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$Q_i$  – минимальная вместимость транспортных средств  $i$ -го класса, мест (определяется в соответствии с требованиями к характеристикам товара, работы, услуги, установленных условиями планируемой закупки, для регулярных перевозок в междугородном сообщении – по числу мест для сидения, в городском и пригородном сообщениях – по суммарному числу мест для сидения и для стоящих пассажиров);

$p$  – количество предусмотренных условиями планируемой закупки классов транспортных средств на  $j$ -м маршруте.

9. В случае если в соответствии с условиями планируемой закупки предусматривается установление твердой цены контракта (цены каждого отдельного этапа исполнения контракта), максимальная стоимость работы автобусов и электробусов всех классов на всех маршрутах, включенных в планируемую закупку за весь срок исполнения контракта ( $C$ ), определяется по формуле (12); максимальная стоимость работы трамваев и троллейбусов всех классов на всех маршрутах, включенных в планируемую закупку за весь срок исполнения контракта ( $C$ ), определяется по формуле (13):

$$C = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^p (S_{ijt} \times L_{ijt} \times R) + PP_{ijt} \times L_{ijt}, \text{ руб. (12),}$$

$$C = \sum_{t=1}^m \sum_{i=1}^p (S_{it} \times L_{it} \times R) + \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^p (PP_{ijt} \times L_{ijt} + M_{C_{ijt}} \times C_i \times \text{чм}_t / (12 \times T_{ni}) \times I_{\text{ПЦМЭРТ}_t} \times K_{\text{КР}}), \text{ руб. (13),}$$

где:

$S_{ijt}$  – определенные в соответствии с приложениями № 1 и № 4 к настоящему порядку максимальные себестоимости 1 км пробега автобусов и электробусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта, руб./км;

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

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег автобусов и электробусов (для формулы (12), трамваев и троллейбусов (для формулы (13))  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$L_{it}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев и троллейбусов  $i$ -го класса по маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$R$  – уровень рентабельности (принимается равным значению 1,1107);

$PP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего порядка расходы на приобретение транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$M_{C_{ijt}}$  – суммарное количество трамваев  $i$ -го класса для выполнения регулярных

перевозок на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта (определяется исходя из максимального количества трамваев  $i$ -го класса, установленного в отношении  $j$ -го маршрута регулярных перевозок исходя из возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же трамваем при условии отсутствия нарушения расписаний<sup>7</sup> на каждом маршруте), ед.;

$\Pi_i$  – определенная в соответствии с пунктом 11 настоящего порядка средняя рыночная стоимость новых транспортных средств  $i$ -го класса (не бывших в употреблении, в ремонте, в том числе не бывших восстановленными, у которых не была осуществлена замена составных частей, не были восстановлены потребительские свойства<sup>8</sup>) на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

$\text{чм}_t$  – общее количество месяцев исполнения контракта в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в том числе неполных;

12 – число месяцев в календарном году;

$T_{ni}$  – максимальный срок эксплуатации трамваев (принимается равным 30 годам с года их изготовления);

$I_{\text{пц мэрт } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 настоящего порядка накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$K_{\text{кр}}$  – коэффициент повышения расходов на капитальный ремонт трамваев (для трамваев принимается равным 0,38; для автобусов, троллейбусов и электробусов – 0);

$p$  – количество предусмотренных условиями планируемой закупки классов транспортных средств на  $j$ -м маршруте (маршрутной сети);

$n$  – число предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$m$  – срок исполнения контракта, лет.

В случае если условиями планируемой закупки предусматривается использование для регулярных перевозок трамваев и троллейбусов или автобусов и электробусов, максимальная стоимость работы транспортных средств принимается равной сумме максимальных стоимостей работы транспортных средств, определенных в соответствии с настоящим порядком отдельно в отношении каждого из видов транспортных средств.

10. В случае если в соответствии с условиями планируемой закупки для исполнения контракта предусматривается использование транспортных средств, предоставленных на основании договора аренды государственного или муниципального имущества, расходы на приобретение транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в расчете на 1 км пробега ( $\text{РП}_{ijt}$ ) определяются

<sup>7</sup> Пункт 15 статьи 2 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

<sup>8</sup> Пункт 7 части 1 статьи 33 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

по формуле (14).

В случае если условиями планируемой закупки для исполнения контракта предусматривается использование транспортных средств, для которых должен определяться максимальный срок эксплуатации с года их изготовления, расходы на приобретение транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $РП_{ijt}$ ) определяются по формуле (15).

В случае если условиями планируемой закупки для исполнения контракта предусматривается использование транспортных средств, для которых должен определяться максимальный пробег с даты изготовления, расходы на приобретение транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $РП_{ijt}$ ) определяются по формуле (16).

В случае если в результате расчета по формулам (15) и (16) значение получается меньше 0,  $РП_{ijt}$  принимается равным 0.

$$РП_{ijt} = (M_{C_{ijt}} / K_{\epsilon} + N_{рез\ ijt}) \times АП_{it} / L_{ijt}, \text{ руб./км (14),}$$

$$РП_{ijt} = (M_{C_{ijt}} / K_{\epsilon} + N_{рез\ ijt}) \times Ц_i \times K_{Лt} \times I_{ММЭРТt} \times ч_{Mt} / (12 \times T_{ni} \times L_{ijt}) - РПБ_t / L_t, \text{ руб./км (15),}$$

$$РП_{ijt} = Ц_i \times K_{Лt} \times I_{ММЭРТt} \times (1 / (L_{ci} \times 1000 \times K_A) + N_{рез\ ijt} / T_P / L_{ijt}) - РПБ_t / L_t, \text{ руб./км (16),}$$

где:

$M_{C_{ijt}}$  – суммарное количество транспортных средств  $i$ -го класса, необходимое (в случае если в соответствии с условиями планируемой закупки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом предусматривается установление твердой цены контракта (цены каждого отдельного этапа исполнения контракта) либо планируемое (в случае если в соответствии с условиями планируемой закупки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом предусматривается установление цены единицы работ, выполняемых подрядчиком с использованием транспортных средств каждого класса и транспортных средств, оснащенных двигателями каждого типа (бензиновый, дизельный, газовый, газодизельный, электрический), и максимальное значение цены контракта) для выполнения регулярных перевозок на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определяемое исходя из максимального количества транспортных средств  $i$ -го класса, установленного в отношении  $j$ -го маршрута регулярных перевозок исходя из возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством при условии отсутствия нарушения расписаний на каждом маршруте, ед.;

$K_{\epsilon}$  – коэффициент выпуска транспортных средств на линию (принимается равным для автобусов – 0,85, для трамваев, троллейбусов электробусов – 0,9);

$N_{рез\ ijt}$  – число резервных транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определенных в соответствии с Порядком определения резервного количества транспортных средств каждого класса в зависимости от протяженности маршрута регулярных перевозок и максимального количества транспортных средств каждого класса, предусмотренного в отношении данного маршрута реестром маршрутов регулярных перевозок, утвержденным

приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 4 мая 2018 г. № 172<sup>9</sup> (далее – Порядок определения резервного количества транспортных средств); для маршрута, включенного в лот, состоящий из нескольких маршрутов, число резервных транспортных средств  $i$ -го класса определяется по формуле (17);

$АП_{it}$  – размер платы за аренду транспортного средства  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока исполнения контракта, определенный в соответствии с договором аренды государственного или муниципального имущества (транспортных средств) или проектом договора аренды государственного или муниципального имущества (транспортных средств), руб.;

$Ц_i$  – определенная в соответствии с пунктом 11 настоящего порядка средняя рыночная стоимость новых транспортных средств  $i$ -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

$К_{Лт}$  – коэффициент удорожания транспортных средств в  $t$ -м году срока исполнения контракта в связи с использованием договоров кредита в целях финансирования приобретения транспортных средств или договоров лизинга в целях получения транспортных средств во временное владение и пользование (в случае если условиями планируемой закупки установлена обязательность использования договоров кредита или лизинга, значение определяется по формуле (18); в случае если условиями планируемой закупки обязательность использования договоров кредита или лизинга не установлена, принимается равным 1,0);

$I_{M \text{ мэрт } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 настоящего порядка накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, определяемый прогнозом Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$чм_t$  – общее количество месяцев исполнения контракта в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в том числе неполных;

12 – число месяцев в календарном году;

$T_{ni}$  – максимальный срок эксплуатации транспортных средств (принимается для автобусов особо малого класса и малого класса равным сроку исполнения контракта, но не менее 5 лет и не более 7 лет, для автобусов среднего класса, большого класса, особо большого класса – равным сроку исполнения контракта, но не менее 7 лет и не более 10 лет, для трамваев – 30 лет, для троллейбусов – 15 лет, для электробусов большого класса и особо большого класса – 15 лет);

$L_{ci}$  – максимальный пробег до списания транспортных средств (принимается равным для автобусов особо малого класса 560 тыс. км, для автобусов малого

<sup>9</sup> Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 5 июля 2018 г., регистрационный № 51538; с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14 сентября 2022 г. № 366 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 сентября 2022 г., регистрационный № 70298). Данный акт действует до 1 марта 2029 г.

класса – 640 тыс. км, для автобусов среднего класса – 650 тыс. км, для автобусов большого класса – 710 тыс. км, для автобусов особо большого класса – 630 тыс. км; для трамваев большого класса принимается равным 1 460 тыс. км, для трамваев особо большого класса – 1 170 тыс. км; для троллейбусов большого класса принимается равным 1 060 тыс. км, троллейбусов особо большого класса – 670 тыс. км; для электробусов большого класса – 710 тыс. км, для электробусов особо большого класса – 630 тыс. км);

$K_A$  – коэффициент корректировки максимального пробега до списания транспортных средств от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 1);

$T_P$  – ожидаемый срок эксплуатации резервного транспортного средства (принимается равным для автобусов и электробусов – 15 лет, трамваев – 30 лет, троллейбусов – 20 лет);

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км, – в случае если в соответствии с условиями планируемой закупки предусматривается установление твердой цены контракта (цены каждого отдельного этапа исполнения контракта); планируемый пробег транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км, – в случае если в соответствии с условиями планируемой закупки предусматривается установление цены единицы работ, выполняемых подрядчиком с использованием транспортных средств каждого класса, и транспортных средств, оснащенных двигателями каждого типа (бензиновый, дизельный, газовый, газодизельный, электрический), и максимальное значение цены контракта;

$РПБ_t$  – расходы на приобретение транспортных средств за счет бюджетных средств в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в случае если они предусмотрены условиями планируемой закупки, руб.;

$L_t$  – суммарный пробег транспортных средств всех классов на всех маршрутах, предусмотренных условиями планируемой закупки в  $t$ -й год срока исполнения контракта, км.

$$N_{рез\ ijt} = N_{рез\ лот\ it} \times N_{ijt} / N_{лот\ it}, \text{ ед. (17),}$$

где:

$N_{рез\ лот\ it}$  – суммарное количество резервных транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в целом для лота, определенное в соответствии с пунктами 7 и 8 Порядка определения резервного количества транспортных средств;

$N_{ijt}$  – максимальное количество транспортных средств  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, предусмотренное в отношении  $j$ -го маршрута в реестре<sup>10</sup> маршрутов регулярных перевозок;

$N_{лот\ it}$  – суммарное максимальное количество транспортных средств  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определенное в отношении лота закупок, включающего  $j$ -й маршрут, на основании реестра маршрутов регулярных

<sup>10</sup> Пункт 10 части 1 статьи 26 Федерального закона № 220-ФЗ.

перевозок.

$$K_{Лt} = (1 + R_{кл} / 100 \times ч_{мt} / 12) \quad (18),$$

где:

$R_{кл}$  – кредитная либо лизинговая ставка (в случае если условиями планируемой закупки предусматривается предоставление права заключения подрядчиком договора лизинга транспортных средств с применением льготной процентной ставки, принимается равной размеру льготной процентной ставки; в случае если условиями планируемой закупки не предусматривается предоставление в рамках программы льготного лизинга права заключения подрядчиком договора лизинга транспортных средств с применением льготной процентной ставки, принимается равной ключевой ставке Центрального банка Российской Федерации на дату начала произведения расчета НМЦК), %;

$ч_{мt}$  – общее количество месяцев исполнения контракта в t-м году срока исполнения контракта, в том числе неполных.

Таблица 1

Коэффициент корректировки в зависимости от природно-климатических условий максимального пробега до списания транспортных средств ( $K_A$ )

№ п/п	Субъект Российской Федерации	$K_A$
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Калининградская область, Ростовская область, город федерального значения Севастополь	1,1
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Пермский край, Курганская область, Свердловская область, Челябинская область	0,9
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский край, Забайкальский край, Камчатский край, Красноярский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Архангельская область, Иркутская область, Мурманская область, Новосибирская область, Омская область, Сахалинская область, Томская область, Тюменская область, Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	0,8
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	0,7
5	Донецкая Народная Республика, Республика Калмыкия, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Чувашская Республика – Чувашия, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калужская область, Кировская область, Костромская область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская	1,0

область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, город федерального значения Москва, город федерального значения Санкт-Петербург	
--	--

11. Средняя рыночная стоимость новых транспортных средств  $i$ -го класса, включая налог на добавленную стоимость (далее – НДС), на дату начала проведения расчета НМЦК ( $C_i$ ) кроме стоимости транспортных средств, включает также стоимость приобретения и установки не предусмотренного договором поставки транспортных средств дополнительного оборудования, обязанность использования которого для регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта является условием контракта, в том числе кондиционеров, оборудования для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда, оборудования, используемого для информирования пассажиров в процессе перевозки, оборудования, используемого для мониторинга дорожной ситуации, оборудования, используемого в автоматизированных системах мониторинга пассажиропотока.

Средняя рыночная стоимость новых транспортных средств, включая стоимость приобретения и установки дополнительного оборудования, определяется одним из следующих способов:

вычисление среднеарифметического значения цен поставщиков транспортных средств и дополнительного оборудования, указанных в рекламе и в иных предложениях, обращенных к неопределенному кругу лиц и признаваемых публичными офертами в соответствии с пунктом 1 статьи 437 Гражданского кодекса Российской Федерации;

вычисление среднеарифметического значения цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков транспортных средств и дополнительного оборудования.

12. В расчет среднеарифметического значения цен включаются цены на транспортные средства и дополнительное оборудование, характеристики и комплектация которых соответствуют условиям планируемой закупки.

Среднеарифметическое значение цен рассчитывается на основании не менее двух предложений цены поставщиков транспортных средств и дополнительного оборудования, значения которых различаются в пределах не более 15 %.

При отсутствии двух предложений поставщиков допускается включать в расчет среднеарифметического значения цен стоимость поставки транспортных средств и дополнительного оборудования, соответствующих условиям планируемой закупки, по государственным контрактам на поставку за 24 календарных месяца, предшествующие периоду расчета НМЦК, умноженную на определенный в соответствии с пунктом 13 настоящего порядка накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка за 24 календарных месяца, предшествующие периоду расчета НМЦК по данным Росстата по товарам и товарным группам: для автобусов – «Автобусы, имеющие технически допустимую максимальную массу более 5 т, кроме автобусов, приводимых в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемых с помощью внешнего источника электроэнергии»; для трамваев – «Вагоны трамвайные пассажирские самоходные (моторные)»; для троллейбусов – «Троллейбусы»; для электробусов – «Средства автотранспортные

для перевозки 10 или более человек».

13. Значения накопленных индексов, используемых при расчетах в соответствии с настоящим порядком и приложениями № 1–4 к настоящему порядку, определяются в соответствии с пунктами 14 и 15 настоящего порядка. Значения индексов, используемых при определении накопленных индексов, округляются до десятитысячных. Полученные значения накопленных индексов округляются до десятитысячных.

14. Накопленные прогнозные индексы цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, определяемые на основании базового варианта<sup>11</sup> прогноза Минэкономразвития России (индекс потребительских цен на платные услуги населению,  $I_M$  МЭРТ  $t$ ,  $I_{ПЦ}$  МЭРТ  $t$ ,  $I_T$  МЭРТ  $t$ ,  $I_X$  МЭРТ  $t$ ,  $I_Э$  МЭРТ  $t$ ), рассчитываются как произведение индексов, приведенных в прогнозе Минэкономразвития России, начиная с календарного года расчета НМЦК по  $t$ -й год срока исполнения контракта включительно. Прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта  $I_{ПЦ}$  МЭРТ  $t$  определяется на основании индексов, приведенных в прогнозе Минэкономразвития России, по строке «В среднем за год». Перед умножением значения индексов, приведенных в прогнозе Минэкономразвития России, переводятся из формата процентов в формат числа путем деления на 100.

15. Накопленные индексы цен, определяемые на основании данных, публикуемых на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы<sup>12</sup> в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» ( $I_{Ш}$  Росстат,  $I_K$  Росстат,  $I_{ПЦ}$  Росстат,  $I_Ч$  Росстат,  $I_{РТОПЭ}$  Росстат,  $I_{РТОЭ}$  Росстат,  $I_{РТОП}$  Росстат,  $I_Ч$  Росстат,  $I_A$  Росстат,  $I_{ТО}$  Росстат,  $I_{МЭ}$  Росстат), рассчитываются следующим образом.

В случае если расчет НМЦК производится в 2026 году, – посредством умножения однородных индексов за период с июня 2025 года по ближайший месяц к периоду расчета НМЦК ежемесячно (к предыдущему месяцу).

В случае если расчет НМЦК производится в период после 2026 года, – посредством умножения однородных индексов:

за период с июня по декабрь 2025 года – ежемесячно (к предыдущему месяцу);

за каждый целый год, прошедший после 2025 года, – ежегодно (декабрь к декабрю предыдущего года);

за период ближайшего месяца к периоду расчета НМЦК к декабрю года, предыдущего году расчета НМЦК, – ежемесячно (к предыдущему месяцу).

Перед умножением индексов, опубликованных на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы, их значения переводятся из формата процентов в формат числа путем деления на 100.

16. Расходы, не перечисленные в настоящем порядке, а также не входящие в состав прочих затрат, входящих в состав расходов по обычным видам деятельности, приведенный в приложении № 5 к настоящему порядку, не подлежат включению в состав НМЦК, и должны определяться в соответствии с отдельными сметами.

<sup>11</sup> Пункт 36 Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. № 1234.

<sup>12</sup> Пункт 1 постановления Правительства Российской Федерации от 26 мая 2010 г. № 367 «О единой межведомственной информационно-статистической системе».

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 1**  
к порядку определения начальной  
(максимальной) цены контракта, цены  
контракта, заключаемого с единственным  
поставщиком (подрядчиком, исполнителем),  
начальной цены единицы товара, работы,  
услуги при осуществлении закупок в сфере  
регулярных перевозок пассажиров  
и багажа автомобильным транспортом  
и городским наземным электрическим  
транспортом, установленному приказом  
Министерства транспорта  
Российской Федерации  
от 19 ноября 2015 г. № 402

**Порядок расчета максимальной себестоимости 1 км пробега автобусов  
(за исключением автобусов, приводимых в движение электрической энергией  
от батареи, заряжаемой от внешнего источника)**

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега автобусов *i*-го класса по *j*-му маршруту в *t*-й год срока исполнения контракта ( $S_{ijt}$ ) определяется по формуле (1):

$$S_{ijt} = (P_{OTBijt} + P_{OTKijt} + CP_{ijt} + P_{КС jt} + P_{Tijt} + P_{СМijt} + P_{Шит} + P_{ТОit} + ПКР_{jt}) / \beta,$$

руб./км (1),

где:

$P_{OTBijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей автобусов *i*-го класса на *j*-м маршруте в *t*-й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{OTKijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в автобусах *i*-го класса на *j*-м маршруте в *t*-й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов автобусов *i*-го класса на *j*-м маршруте в *t*-й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{КС jt}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на *j*-м маршруте в *t*-й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега;

$P_{Tijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения расходы на топливо для автобусов *i*-го класса на *j*-м маршруте в *t*-й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{CMijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на смазочные и эксплуатационные материалы для автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{Шit}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{ТОit}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{jt}$  – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, для автобусов, работающих на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в расчете на 1 км пробега;

$\beta$  – коэффициент использования пробега (принимается равным значению 0,89 при перевозках в городском сообщении, 0,91 – в пригородном сообщении и 0,94 – в междугородном сообщении).

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту исходя из номенклатуры и объема возлагаемых на подрядчика обязательств, предусмотренных условиями планируемой закупки. Расчет каждого слагаемого осуществляется применительно к продолжительности периода, в течение которого на подрядчика возлагаются обязательства той номенклатуры и объема, которые предусмотрены условиями планируемой закупки.

2. Расходы на оплату труда водителей автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $R_{Отв\ ij\ t}$ ) определяются на основании выбора:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения<sup>1</sup> (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (2) или в соответствии с формулой (3);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (2) или в соответствии с формулой (3);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на региональном уровне, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (2), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии), в соответствии с формулой (2), или в соответствии с формулой (3).

$$R_{Отв\ ij\ t} = (3П_{Отс\ i} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{ij\ t}) / L_{ij\ t} \times I_{пц\ мэрт\ t}, \text{ руб./км (2)},$$

<sup>1</sup> Статья 45 Трудового кодекса Российской Федерации.

$$P_{OTBijt} = (OЗП_i \times CЗП \times K_{мер} \times AЧ_{ijt}) / L_{ijt} \times I_{пц\ MЭРТ\ t}, \text{ руб./км (3)},$$

где:

$ЗП_{отс\ i}$  – месячная заработная плата водителя автобуса  $i$ -го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$AЧ_{ijt}$  – планируемое количество часов работы автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{пц\ MЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании публикуемых прогнозов Минэкономразвития России<sup>2</sup> (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$OЗП_i$  – отношение средней часовой заработной платы водителя автобуса  $i$ -го класса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (значение принимается в соответствии с таблицей 1), (руб./час) / (руб.);

$CЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата (далее – СЗП) работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии

<sup>2</sup> Часть 8 статьи 7 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

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

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

Таблица 1

Отношение средней часовой заработной платы водителя автобуса i-го класса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании, (руб./час) / (руб.)

№ п/п	Класс автобуса	ОЗП <sup>(i)</sup>
1	Особо малый класс	0,0076
2	Малый класс	0,0084

3	Средний класс	0,0093
4	Большой класс	0,0129
5	Особо большой класс	0,0135

3. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в автобусах *i*-го класса на *j*-м маршруте в *t*-й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTK\ ij t}$ ):

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

б) в случае если условиями планируемой закупки предусматривается выполнение обязанностей кондуктора водителями и (или) кондукторами в течение всей или части рабочей смены, определяются на основании выбора:

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (4) или в соответствии с формулой (5);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (4) или в соответствии с формулой (5);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (4), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (4), или в соответствии с формулой (5).

$$P_{OTK\ ij t} = (ЗП_{ОТС\ В\ i} / ФРВ_{мес} \times k_{бил} \times АЧ_{В\ ij t} + ЗП_{ОТС\ К} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{К\ ij t}) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ij t}, \text{ руб./км (4),}$$

$$P_{OTK\ ij t} = P_{ОТВ\ ij t} \times k_{бил} \times (АЧ_{В\ ij t} / АЧ_{ij t}) + ОЗП_{К} \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{К\ ij t} \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ij t}, \text{ руб./км (5),}$$

где:

$ЗП_{ОТС\ В\ i}$  – месячная заработная плата водителя автобуса *i*-го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$k_{бил}$  – коэффициент корректировки затрат на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, – принимается равным 0,3; если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанностей кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты

проезда, – принимается равным 0,05);

$AЧ_{В\ ij\ t}$  – планируемое количество часов работы автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора водителями в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$AЧ_{ij\ t}$  – планируемое количество часов работы автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$ЗП_{отс\ к}$  – месячная заработная плата кондуктора автобуса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$AЧ_{к\ ij\ t}$  – планируемое количество часов работы автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора кондукторами, час;

$I_{ц\ мэр\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$L_{ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$Р_{отв\ ij\ t}$  – расходы на оплату труда водителей автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения;

$ОЗП_{к}$  – отношение средней часовой заработной платы кондуктора автобуса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных

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

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

4. Расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов автобуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{ijt}$ ) определяются по формуле (6):

$$CP_{ijt} = P_{отв\ ijt} \times (C_{ТС} + D_{ТС}) / 100 + P_{отк\ ijt} \times C_{ТС} / 100, \text{ руб./км (6)},$$

где:

$P_{отв\ ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей автобуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$P_{отк\ ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения

расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в автобусах  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$СТС$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$ДТС$  – дополнительный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, установленный частью 2 статьи 428 Налогового кодекса Российской Федерации.

5. В случае если условиями планируемой закупки обязанность контроля за оплатой пассажирами проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади возложена на подрядчика, расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование ( $R_{КСjt}$ ) определяются по формуле (7):

$$R_{КСjt} = (n_{БК} \times ОЗП \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{jt} \times d_k / 100) / L_{jt} \times I_{ПЦМЭРТt} \times (1 + СТС / 100), \text{ руб./км (7)},$$

где:

$n_{БК}$  – установленная условиями планируемой закупки численность линейной бригады работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, чел.;

$ОЗП$  – отношение средней часовой заработной платы работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского

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

$K_{\text{тер}}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов;

$AЧ_{jt}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$d_k$  – установленная условиями планируемой закупки доля рейсов, подлежащих контролю, %;

100 – переводной коэффициент;

$L_{jt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{\text{ИЦ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских

цен для t-го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$S_{TC}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %.

б. Расходы на топливо для автобусов i-го класса на j-м маршруте в t-й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Tijt}$ ) определяются по формуле (8):

$$P_{Tijt} = C_{Ti} \times I_{TМЭРТ t} \times (H_{Lij} \times L_{Lijt} + H_{3ij} \times L_{3ijt} + H_{OTi} \times AЧ_{OTijt}) / (L_{Lijt} + L_{3ijt}),$$

руб./км (8),

где:

$C_{Ti}$  – цена 1 литра топлива для автобусов i-го класса, включая НДС, принимается в соответствии с данными Росстата за ближайший период, предшествующий дате расчета НМЦК, руб.

Цену, а также вид и марку топлива при расчете государственный заказчик или муниципальный заказчик принимает в соответствии с видом и маркой топлива, исходя из класса и вместимости автобуса, указанных в таблице 2, независимо от фактически применяемого вида и марки топлива, за исключением следующих случаев:

а) для автобусов малого класса, в случае если условиями планируемой закупки не устанавливается требование использования автобусов, работающих на бензине либо на газовом топливе, расчет производится применительно к дизельному топливу;

б) в случае если условиями планируемой закупки устанавливается требование использования автобусов, работающих на газовом топливе, при расчете используют цену газового топлива. При этом транспортная норма расхода топлива  $H_{Si}$  корректируется исходя из следующих норм:

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

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

для сжиженного природного газа (далее – СПГ) 1 литр бензина АИ-92 соответствует 0,77 кг СПГ, 1 литр дизельного топлива – 1,19 кг СПГ;

в) в отношении цен на КПГ и СПГ цена топлива определяется на дату начала проведения расчета НМЦК как среднее арифметическое значение розничных цен на топливо, указанных поставщиками КПГ и СПГ в рекламе и в иных предложениях, обращенных к неопределенному кругу лиц и признаваемых публичными офертами в соответствии с пунктом 1 статьи 437 Гражданского кодекса Российской Федерации применительно к газозаправочным станциям, расположенным на территории муниципальных образований, по которым следует маршрут регулярных перевозок; если на территории указанных муниципальных образований такие газозаправочные станции отсутствуют или расположена только одна такая газозаправочная станция, цена 1 кг СПГ принимается равной 0,7 цены 1 л дизельного топлива;

$I_{т\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс цен производителей нефтепродуктов для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей нефтепродуктов для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей нефтепродуктов, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

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

$A_{ч\ от\ ij\ t}$  – предусмотренное условиями планируемой закупки количество часов работы автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при работающем отопителе салона, час;

$Н_{л\ ij}$  – норма расхода топлива на пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте вне срока исполнения надбавки за работу в зимних условиях, л/км пробега, определяется в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения;

$L_{л\ ij\ t}$  – планируемый в соответствии с расписанием пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта вне срока действия надбавки за работу в зимних условиях, км;

$Н_{з\ ij}$  – норма расхода топлива на пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в период срока действия надбавки за работу в зимних условиях, л/км пробега, определяется в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения;

$L_{з\ ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в период срока действия надбавки за работу в зимних условиях, км; период срока действия надбавки за работу в зимних условиях принимается в соответствии с таблицей 3.

7. Норма расхода топлива на пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте

вне срока действия надбавки за работу в зимних условиях, а также в период срока действия надбавки за работу в зимних условиях ( $H_{л ij}$ ,  $H_{з' ij}$ ) определяется по формулам (9) и (10):

$$H_{л ij} = H_{s_i} / 100 \times (1 + 0,01 \times D_{л ij}), \text{ л/км (9),}$$

$$H_{з ij} = H_{s_i} / 100 \times (1 + 0,01 \times D_{з ij}), \text{ л/км (10),}$$

где:

$H_{s_i}$  – транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса  $i$ -го класса в расчете на 100 км, л/100 км (принимается в соответствии с таблицей 2);

$D_{л ij}$ ,  $D_{з ij}$  – суммарная относительная надбавка к транспортной норме расхода топлива при перевозках автобусами  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта, определяемая особенностями эксплуатации, вне срока действия зимней надбавки, а также в период срока действия зимней надбавки определяется в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения, %.

Таблица 2

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

№ п/п	Класс автобуса	Вместимость, пасс.	Вид и марка топлива	$H_{s_i}$ , л/100 км
1	Особо малый	независимо от вместимости	Бензин АИ-92	14,5
2	Малый	13–22	Бензин АИ-92	17,0
		свыше 22	Бензин АИ-92	32,0
		13–22	Дизельное	14,2
		свыше 22	Дизельное	23,2
3	Средний	до 54 включительно	Дизельное	26,2
		свыше 54	Дизельное	29,6
4	Большой	до 54 включительно	Дизельное	33,6
		55–120	Дизельное	39,8
		свыше 120	Дизельное	46,1
5	Особо большой	независимо от вместимости	Дизельное	47,5

8. Суммарная относительная надбавка к транспортной норме расхода топлива при перевозках автобусами  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта, определяемая особенностями эксплуатации, вне срока действия зимней надбавки ( $D_{л ij}$ ), а также в период срока действия зимней надбавки ( $D_{з ij}$ ) определяется по формуле (11):

$$D_{л ij} (D_{з ij}) = d_{zj} + d_{cnj} + d_{nnj} + d_{onj} + d_{kk ij} \times M_{kk ij} / M_{ij} + d_{k ij} + d_{з ij}, \% (11),$$

где:

$d_{zj}$  – надбавка при осуществлении перевозок по  $j$ -му маршруту

по автомобильным дорогам общего пользования категорий IA, IB, IB, II и III<sup>3</sup> в горной местности, включая города, поселки и пригородные зоны, при высоте над уровнем моря:

от 300 м до 800 м – 5 %;

от 801 м до 2000 м – 10 %;

$d_{сп j}$  – надбавка при осуществлении перевозок по  $j$ -му маршруту по автомобильным дорогам общего пользования категорий IA, IB, IB, II и III, проходящих вне пределов городов и пригородных зон, где в среднем на 1 км пути имеется более 5 закруглений (поворотов) радиусом менее 40 м, – 10 %, на дорогах общего пользования IV и V категорий – 30 %;

$d_{нп j}$  – надбавка при осуществлении перевозок по  $j$ -му маршруту в населенных пунктах с численностью населения:

свыше 5 млн человек – 35 %;

от 1 до 5 млн человек – 25 %;

от 250 тыс. до 1 млн человек – 15 %;

от 100 до 250 тыс. человек – 10 %;

до 100 тыс. человек (при наличии регулируемых перекрестков, светофоров или знаков дорожного движения) – 5 %;

$d_{оп j}$  – надбавка при осуществлении перевозок по  $j$ -му маршруту, имеющему в среднем более чем один остановочный пункт на 1 км пробега автобуса на маршруте – 10 %;

$d_{кк ijt}$  – надбавка за осуществление перевозок автобусами  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта, которые в соответствии с условием контракта оборудованы установкой «климат-контроль» (независимо от времени года) – 7 %;

$M_{кк ijt}$  – количество автобусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту, которые в  $t$ -м году действия контракта должны быть оборудованы установкой «климат-контроль», ед.;

$M_{ijt}$  – минимальное количество автобусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта, ед.;

$d_{к ijt}$  – усредненная надбавка за осуществление перевозок автобусами  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта, которые в соответствии с условиями планируемой закупки оборудованы кондиционером; значение определяется в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения, %;

$d_3 ijt$  – зимняя надбавка за осуществление перевозок автобусами  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта; применяется при расчете суммарной относительной надбавки к транспортной норме расхода топлива, определяемой особенностями эксплуатации в период срока действия зимней надбавки  $D_3 ijt$ , %; значение надбавки и период действия принимаются в соответствии с таблицей 3.

9. Усредненная надбавка за осуществление перевозок автобусами  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году действия контракта, которые в соответствии с условиями

<sup>3</sup> Пункт 3 Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 г. № 767.

планируемой закупки оборудованы кондиционером ( $d_{kijt}$ ), определяется по формуле (12). Применение надбавки не допускается в период срока действия надбавки за работу в зимних условиях, приведенный в таблице 3.

$$d_{kijt} = 7,0 \times L_{kijt} / L_{ijt}, \% (12),$$

где:

7,0 – величина надбавки к транспортной норме расхода топлива при использовании кондиционера, %;

$L_{kijt}$  – пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, совершаемый за период работы кондиционера (принимается в соответствии с условиями планируемой закупки), км;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 3

## Сроки действия и значения зимней надбавки

Субъект Российской Федерации или его часть	Значение надбавки $d_3$ , %	Срок действия надбавки
Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Чеченская Республика, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Республика Адыгея (Адыгея), Краснодарский край	5	1 декабря – 1 марта
Ставропольский край	5	1 декабря – 15 марта
Республика Крым, город федерального значения Севастополь	5	1 ноября – 1 марта
Белгородская область, Калининградская область, Ростовская область	7	15 ноября – 15 марта
Город федерального значения Москва, Брянская область, Владимирская область, Воронежская область, Ивановская область, Калужская область, Костромская область, Курская область, Липецкая область, Московская область, Орловская область, Рязанская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ярославская область, город федерального значения Санкт-Петербург, Вологодская область, Ленинградская область, Новгородская область, Псковская область, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Удмуртская Республика, Чувашская Республика – Чувашия, Нижегородская область, Пензенская область, Самарская область, Саратовская область, Ульяновская область	10	1 ноября – 31 марта
Республика Калмыкия, Астраханская область, Волгоградская область	10	15 октября – 15 марта
Пермский край (за исключением Коми-Пермяцкого округа), Курганская область, Свердловская область, Челябинская область	10	1 ноября – 15 апреля
Сахалинская область (за исключением Курильского, Ногликского, Охинского, Северо-Курильского и Южно-	12	15 ноября – 15 апреля

Курильского районов)		
Республика Карелия, Республика Башкортостан, Тюменская область (за исключением Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов), Новосибирская область, Омская область, Томская область, Приморский край, Хабаровский край (за исключением Охотского района), Еврейская автономная область	12	1 ноября – 15 апреля
Республика Алтай, Алтайский край, Красноярский край (за исключением Таймырского Долгано-Ненецкого, Эвенкийского, Туруханского, Северо-Енисейского районов)	15	1 ноября – 15 апреля
Республика Коми (за исключением городского округа Воркута и городского округа Инта), Архангельская область (за исключением Ненецкого автономного округа), Мурманская область, Кемеровская область, Амурская область, Камчатский край, Курильский район Сахалинской области, Ногликский район Сахалинской области, Охинский район Сахалинской области, Северо-Курильский район Сахалинской области, Южно-Курильский район Сахалинской области	15	1 ноября – 30 апреля
Городской округ Воркута и городской округ Инта Республики Коми	15	15 октября – 30 апреля
Ненецкий автономный округ	18	15 октября – 15 апреля
Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Иркутская область, Забайкальский край	18	1 ноября – 30 апреля
Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ	18	15 октября – 30 апреля
Коми-Пермяцкий округ Пермского края	18	1 ноября – 15 апреля
Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края, Эвенкийский район Красноярского края, Туруханский район Красноярского края, Северо-Енисейский район Красноярского края	18	15 октября – 15 апреля
Охотский район Хабаровского края, Магаданская область	18	15 октября – 30 апреля
Чукотский автономный округ	20	15 октября – 30 апреля
Республика Саха (Якутия)	20	15 октября – 15 мая
Острова Северного Ледовитого океана и морей районов Крайнего Севера	20	1 ноября – 31 мая

10. Расходы на смазочные и эксплуатационные материалы для автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{CM\ ijt}$ ) определяются по формуле (13):

$$P_{CM\ ijt} = O_{pc} \times P_{T\ ijt}, \text{ руб./км (13),}$$

где:

$O_{pc}$  – отношение расходов на смазочные и эксплуатационные материалы к расходам на топливо для автобусов (для автобусов с бензиновым и дизельным двигателем принимается равным 0,075; в случае если условиями планируемой

закупки устанавливается требование использования автобусов, работающих на газовом топливе, принимается равным 0,15);

$P_{T\ ij}$  – расходы на топливо для автобусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега.

11. Расходы на износ и ремонт шин автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Ш\ it}$ ) определяются по формуле (14):

$$P_{Ш\ it} = U_{Ш\ i} \times I_{Ш\ Росстат} \times I_{Х\ МЭРТ\ t}, \text{ руб./км (14),}$$

где:

$U_{Ш\ i}$  – базовые удельные расходы на шины для автобусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными 0,39, для автобусов малого класса – 1,13, для автобусов среднего класса – 1,31, для автобусов большого класса – 2,57, для автобусов особо большого класса – 3,42);

$I_{Ш\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Шины и покрышки пневматические для автобусов, троллейбусов и грузовых автомобилей новые» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных о значении индекса, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{Х\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей по видам экономической деятельности «Производство химических веществ и химических продуктов», «Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях», «Производство резиновых и пластмассовых изделий» для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогнозов Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

12. Расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТО\ it}$ ) определяются по формуле (15):

$$P_{TO\ i} = \Phi OT_{PP\ i} + P_{Зч\ i}, \text{ руб./км (15),}$$

где:

$\Phi OT_{PP\ i}$  – определенные в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения расходы на оплату труда рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом автобусов, с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта;

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

13. Расходы на оплату труда рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом автобусов, с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта ( $\Phi OT_{PP\ i}$ ) определяются на основании выбора наибольшего из значений:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (16) или в соответствии с формулой (17);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (16) или в соответствии с формулой (17);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (16), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (16), или в соответствии с формулой (17):

$$\Phi OT_{PP\ i} = ЗП_{ОТС} / \Phi РВ_{мес} \times (T_{Ti} / K_{ТО} + T_{Pi} \times K_{ТР}) \times 0,001 \times (1 + C_{ТС} / 100) \times I_{ПЦ\ МЭРТ}, \text{ руб./км (16),}$$

$$\Phi OT_{PP\ i} = ОЗП \times СЗП \times K_{мер} \times (T_{Ti} / K_{ТО} + T_{Pi} \times K_{ТР}) \times 0,001 \times (1 + C_{ТС} / 100) \times I_{ПЦ\ МЭРТ}, \text{ руб./км (17),}$$

где:

$ЗП_{ОТС}$  – месячная заработная плата рабочего, занятого техническим обслуживанием и текущим ремонтом автобусов, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$\Phi РВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания автобусов  $i$ -го класса (для автобусов особо малого класса принимается равной 2,1, для автобусов малого класса – 2,9, для автобусов среднего класса – 4,1, для автобусов большого класса – 4,6, для автобусов особо большого класса – 5,5), ч/1000 км;

$K_{To}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания автобусов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 4);

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

$K_{Tr}$  – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта автобусов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 4);

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

$S_{Tc}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$I_{пц\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогнозов Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

ОЗП – отношение средней часовой заработной платы рабочего, занятого техническим обслуживанием и текущим ремонтом автобусов, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов

малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

Коэффициенты корректировки базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта автобусов, базовых удельных расходов на запасные части и материалы ( $K_{ТО}$ ,  $K_{КР}$ ,  $K_{Зч}$ ) в зависимости от природно-климатических условий

№ п/п	Субъект Российской Федерации	$K_{ТО}$	$K_{КР}$	$K_{Зч}$
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Калининградская область, Ростовская область, город федерального значения Севастополь	1,0	0,9	0,9
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Пермский край, Курганская область, Свердловская область, Челябинская область	0,9	1,1	1,1
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский край, Забайкальский край, Камчатский край, Красноярский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Архангельская область, Иркутская область, Мурманская область, Новосибирская область, Омская область, Сахалинская область, Томская область, Тюменская область, Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	0,9	1,2	1,25
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4
5	Донецкая Народная Республика, Республика Калмыкия, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Чувашская Республика – Чувашия, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калужская область, Кировская область, Костромская область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, город федерального значения Москва, город федерального значения Санкт-Петербург	1,0	1,0	1,0

14. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте автобусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта, в расчете на 1 км пробега ( $P_{Зчti}$ ) определяются по формуле (18):

$$P_{Зчti} = U_{Зч i км} \times K_{Зч} \times I_{К Росстат} \times I_{М МЭРТ t}, \text{ руб./км (18),}$$

где:

$U_{Зч i км}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для автобусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая

НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными 4,2, для автобусов малого класса – 6,1, для автобусов среднего класса – 6,9, для автобусов большого класса – 10,0, для автобусов особо большого класса – 19,6);

$K_{зч}$  – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 4);

$I_{К \text{ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей на продукцию (затраты, услуги) инвестиционного назначения для вида экономической деятельности «Производство комплектующих и принадлежностей для автотранспортных средств» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{М \text{ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

15. Прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности в составе расходов, перечисленных в приложении № 5 к порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленному настоящим приказом, для автобусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта на 1 км пробега автобуса ( $ПКР_{jt}$ ) определяются по формуле (19):

$$ПКР_{jt} = У_{ПКРj} \times I_{ПЦ \text{ Росстат}} \times I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t} + (P_{ABj} + P_{ПД \text{ ПП}j}) / L_{\text{Мсумм } j} \times I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t}$$

руб./км (19),

где:

$U_{ПКРj}$  – базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, руб. (значение принимается в соответствии с таблицей 5);

$I_{ПЦ\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{ПЦ\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$R_{ABj}$  – суммарные расходы на оплату услуг автовокзалов и автостанций на  $j$ -м маршруте за один оборотный рейс в соответствии с тарифами, действующими на оплату на момент расчета НМЦК, руб.; в случае если оплата услуг автовокзалов и автостанций осуществляется за счет бюджетных средств, принимаются равными 0;

$R_{ПД\ ппj}$  – суммарные расходы на оплату проезда по платным дорогам общего пользования, мостам, переправам на  $j$ -м маршруте за один оборотный рейс в соответствии с тарифами, действующими на оплату на момент расчета НМЦК, руб.; в случае если оплата осуществляется за счет бюджетных средств, принимаются равными 0;

$L_{M\ сумм\ j}$  – суммарная протяженность  $j$ -го маршрута в обоих направлениях, км.

Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега

№ п/п	Средний приведенный пробег на маршруте всех автобусов в t-м году срока исполнения контракта, $L_{пjt}$ , тыс. км (определяется в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения)	Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега ( $У_{пкрj}$ ), руб.
1	до 75	46,6
2	свыше 75 до 150	44,4
3	свыше 150 до 225	42,1
4	свыше 225 до 300	39,9
5	свыше 300 до 375	38,0
6	свыше 375 до 450	36,2
7	свыше 450 до 525	34,3
8	свыше 525 до 600	32,6
9	свыше 600 до 675	31,0
10	свыше 675	29,6

16. Средний приведенный пробег на маршруте всех автобусов в t-м году срока исполнения контракта ( $L_{пjt}$ ) определяется по формуле (20):

$$L_{пjt} = (L_{\Sigma t} / n) \times K_K, \text{ тыс. км (20),}$$

где:

$L_{\Sigma t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки суммарный планируемый пробег автобусов всех классов в t-м году, тыс. км;

n – количество предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$K_K$  – коэффициент продолжительности осуществления перевозок по маршруту в течение года; значение коэффициента определяется по формуле (21):

$$K_K = D_{kt} / D_t \text{ (21),}$$

где:

$D_{kt}$  – число календарных дней в t-м году, ед.;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в t-м году, ед.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**  
к порядку определения начальной  
(максимальной) цены контракта, цены  
контракта, заключаемого с единственным  
поставщиком (подрядчиком, исполнителем),  
начальной цены единицы товара, работы,  
услуги при осуществлении закупок в сфере  
регулярных перевозок пассажиров  
и багажа автомобильным транспортом  
и городским наземным электрическим  
транспортом, установленному приказом  
Министерства транспорта  
Российской Федерации  
от 19 ноября 2025 г. № 402

**Порядок расчета максимальной себестоимости 1 км пробега трамваев**

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

$$S_{it} = (\sum_{j=1}^n S_{Hijt}) / n_i + P_{KKt} + P_{Tпт} + P_{пт}, \text{ руб./км (1),}$$

где:

$S_{Hijt}$  – определенная в соответствии с формулой (2) себестоимость 1 км пробега трамваев  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта без учета расходов на содержание контактно-кабельной сети, тяговых подстанций и на содержание и ремонт трамвайного пути;

$n_i$  – число предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов, на которых регулярные перевозки осуществляются трамваями  $i$ -го класса;

$P_{KKt}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Tпт}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{пт}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега.

$$S_{Hijt} = (P_{Отвijt} + P_{ОтКijt} + CP_{ijt} + P_{КСjt} + P_{Эijt} + P_{Тоijt} + P_{СДjt} + ПКР_{jt}) / \beta, \text{ руб./км (2),}$$

где:

$P_{Отвijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей трамваев  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{откijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в трамваях  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов трамвая  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{кс jt}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега;

$P_{эijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение трамваев  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{тоijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт трамваев  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{сдjt}$  – определенные в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения расходы на содержание службы движения подрядчика по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{jt}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, для трамваев на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$\beta$  – коэффициент использования пробега (принимается равным фактическому значению за последний истекший календарный год; при отсутствии таких данных принимается равным 0,91; в случае если при следовании транспортного средства из депо к начальному остановочному пункту  $j$ -го маршрута или от конечного остановочного пункта  $j$ -го маршрута в депо осуществляется перевозка пассажиров по иному маршруту, примыкающему к депо, принимается равным 1,0).

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту, исходя из номенклатуры и объема возлагаемых на подрядчика обязательств, предусмотренных условиями планируемой закупки. Расчет каждого слагаемого осуществляется применительно к продолжительности периода, в течение которого на подрядчика возлагаются обязательства той номенклатуры и объема, которые предусмотрены условиями планируемой закупки.

2. Расходы на оплату труда водителей трамвая  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{отвijt}$ ) определяются на основании выбора наибольшего из значений:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии

с формулой (3) или в соответствии с формулой (4);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (3) или в соответствии с формулой (4);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (3), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (3), или в соответствии с формулой (4):

$$P_{OTVijt} = (ЗПОТС_i / ФРВ_{мес} \times АЧ_{ijt}) / L_{ijt} \times I_{ПЦМЭРТ_t}, \text{руб./км (3)},$$

$$P_{OTVijt} = (ОЗП_i \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{ijt}) / L_{ijt} \times I_{ПЦМЭРТ_t}, \text{руб./км (4)},$$

где:

$ЗПОТС_i$  – месячная заработная плата водителя трамвая  $i$ -го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$АЧ_{ijt}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{ПЦМЭРТ_t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании публикуемых Минэкономразвития России прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации<sup>1</sup> (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских

<sup>1</sup> Часть 8 статьи 7 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$OЗП_i$  – отношение средней часовой заработной платы водителя трамвая  $i$ -го класса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным для водителей трамвая большого класса – 0,0106, водителей трамвая особо большого класса – 0,0118), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает

не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

3. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в трамваях  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTK\ ijt}$ ):

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

б) в случае если условиями планируемой закупки предусматривается выполнение обязанностей кондуктора водителями и (или) кондукторами в течение всей или части рабочей смены, определяются на основании выбора наибольшего из значений:

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (5) или в соответствии с формулой (6);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (5) или в соответствии с формулой (6);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (5), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (5), или в соответствии с формулой (6):

$$P_{OTK\ ijt} = (ЗП_{ОТС\ в\ i} / ФРВ_{мес} \times k_{бил} \times АЧ_{В\ ijt} + ЗП_{ОТС\ К} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{К\ ijt}) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ijt}, \text{ руб./км (5)},$$

$$P_{OTK\ ijt} = P_{OTB\ ijt} \times k_{бил} \times (АЧ_{В\ ijt} / АЧ_{ijt}) + ОЗП_{К} \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{К\ ijt} \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ijt}, \text{ руб./км (6)},$$

где:

$ЗП_{ОТС\ в\ i}$  – месячная заработная плата водителя трамвая  $i$ -го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$k_{бил}$  – коэффициент корректировки затрат на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, – принимается равным 0,3; если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя

обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты проезда, – принимается равным 0,05);

$AЧ_{В\ ijt}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора водителями в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$AЧ_{ijt}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$ЗП_{отс\ к}$  – месячная заработная плата кондуктора трамвая, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$AЧ_{к\ ijt}$  – планируемое количество часов работы трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора кондукторами, час;

$I_{пц\ мэрт}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$Р_{отв\ ijt}$  – расходы на оплату труда водителей трамвая  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения;

$ОЗП_{к}$  – отношение средней часовой заработной платы кондуктора трамвая к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,0095), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год,

предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

4. Расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{ijt}$ ) определяются по формуле (7):

$$CP_{ijt} = P_{отв\ ij} \times (C_{ТС} + D_{ТС}) / 100 + P_{отк\ ij} \times C_{ТС} / 100, \text{ руб./км (7)},$$

где:

$P_{отв\ ij}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$R_{отк\ ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в трамваях  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$СТС$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$ДТС$  – дополнительный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, установленный частью 2 статьи 428 Налогового кодекса Российской Федерации.

5. В случае если условиями планируемой закупки обязанность контроля за оплатой пассажирами проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади возложена на подрядчика, расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование ( $R_{КСjt}$ ) определяются по формуле (8):

$$R_{КСjt} = (n_{бк} \times ОЗП \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{jt} \times d_k / 100) / L_{jt} \times I_{ПЦМЭРТt} \times (1 + СТС / 100), \text{ руб./км (8)},$$

где:

$n_{бк}$  – установленная условиями планируемой закупки численность линейной бригады работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, чел.;

$ОЗП$  – отношение средней часовой заработной платы работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо

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

$K_{\text{тер}}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов;

$A_{jt}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$d_k$  – установленная условиями планируемой закупки доля рейсов, подлежащих контролю, %;

100 – переводной коэффициент;

$L_{jt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{\text{ц}}^{\text{МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный,

начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$С_{ТС}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %.

б. Расходы на электроэнергию на движение трамваев  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Э\ ij\ t}$ ) определяются по формуле (9):

$$P_{Э\ ij\ t} = Ц_{э} \times I_{Э\ МЭРТ\ t} \times 1,18 \times ((H_{Пi} + H_{Кi} \times M_{к\ ij\ t} / M_{ij\ t}) \times L_{Л\ ij\ t} + (H_{Пi} + H_{ОТ\ i}) \times L_{З\ ij\ t}) / L_{ij\ t}, \text{ руб./км (9),}$$

где:

$Ц_{э}$  – средняя цена 1 кВт\*ч электроэнергии (включая НДС), потребленной подрядчиком (в составе стоимостей электроэнергии и мощности по договору энергоснабжения, включающих стоимость объема покупки электроэнергии и мощности, стоимости услуг по передаче электроэнергии, сбытовую надбавку, а также стоимость иных услуг, оказание которых является неотъемлемой частью процесса поставки электроэнергии потребителям) за год, предшествующий году заключения контракта, руб./кВт\*ч; при отсутствии данных за последний истекший календарный год принимается по данным за год, предшествующий последнему истекшему календарному году;

$I_{Э\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс цен на электроэнергию для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен на электроэнергию для каждого

года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если средняя цена 1 кВт\*ч электроэнергии (включая НДС) принимается за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс цен на электроэнергию принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

1,18 – коэффициент потерь в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения;

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

$N_K$  – потребление электроэнергии на работу кондиционера, установленного на трамваях  $i$ -го класса, кВт\*ч/км (для трамваев большого класса принимается равным 0,4, для трамваев особо большого класса – 0,6, для трамвайных поездов – как сумма потреблений энергии каждым из вагонов в составе поезда);

$N_{OT}$  – потребление электроэнергии на работу отопителей салона, установленного на трамваях  $i$ -го класса, кВт\*ч/км (для трамваев большого класса принимается равным 1,3, для трамваев особо большого класса – 3,1, для трамвайных поездов – как сумма потреблений энергии каждым из вагонов в составе поезда);

$M_{k\ j\ t}$  – количество трамваев  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту, которые в  $t$ -м году действия контракта должны быть оборудованы кондиционером, ед.;

$M_{ijt}$  – максимальное количество трамваев  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в соответствии с установленными условиями планируемой закупки графиками движения (выходами) трамваев в  $t$ -м году действия контракта, ед.;

$L_{l\ j\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, приходящийся на период работы кондиционера, км; период работы кондиционера не может частично или полностью совпадать с периодом работы отопителя салона;

$L_{3\ j\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, приходящийся на период работы отопителя салона, км; период работы отопителя салона принимается в соответствии с таблицей 1;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 1

## Период работы отопителя салона

Субъект Российской Федерации или его часть	Период работы отопителя салона
Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Чеченская Республика, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика,	1 декабря – 1 марта

Республика Северная Осетия – Алания, Республика Адыгея (Адыгея), Краснодарский край	
Ставропольский край	1 декабря – 15 марта
Республика Крым, город федерального значения Севастополь	1 ноября – 1 марта
Белгородская область, Калининградская область, Ростовская область	15 ноября – 15 марта
Город федерального значения Москва, Брянская область, Владимирская область, Воронежская область, Ивановская область, Калужская область, Костромская область, Курская область, Липецкая область, Московская область, Орловская область, Рязанская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ярославская область, Санкт-Петербург, Вологодская область, Ленинградская область, Новгородская область, Псковская область, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Удмуртская Республика, Чувашская Республика – Чувашия, Нижегородская область, Пензенская область, Самарская область, Саратовская область, Ульяновская область	1 ноября – 31 марта
Республика Калмыкия, Астраханская область, Волгоградская область	15 октября – 15 марта
Пермский край (за исключением Коми-Пермяцкого округа), Курганская область, Свердловская область, Челябинская область,	1 ноября – 15 апреля
Сахалинская область (за исключением Курильского, Ногликского, Охинского, Северо-Курильского и Южно-Курильского районов)	15 ноября – 15 апреля
Республика Карелия, Республика Башкортостан, Тюменская область (за исключением Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов), Новосибирская область, Омская область, Томская область, Приморский край, Хабаровский край (за исключением Охотского района), Еврейская автономная область	1 ноября – 15 апреля
Республика Алтай, Алтайский край, Красноярский край (за исключением Таймырского Долгано-Ненецкого, Эвенкийского, Туруханского, Северо-Енисейского районов)	1 ноября – 15 апреля
Республика Коми (за исключением городского округа Воркута и городского округа Инта), Архангельская область (за исключением Ненецкого автономного округа), Мурманская область, Кемеровская область, Амурская область, Камчатский край, Курильский район Сахалинской области, Ногликский район Сахалинской области, Охинский район Сахалинской области, Северо-Курильский район Сахалинской области, Южно-Курильский район Сахалинской области	1 ноября – 30 апреля
Городской округ Воркута и городской округ Инта Республики Коми	15 октября – 30 апреля
Ненецкий автономный округ	15 октября – 15 апреля
Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Иркутская область, Забайкальский край	1 ноября – 30 апреля
Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ	15 октября – 30 апреля
Коми-Пермяцкий округ Пермского края	1 ноября – 15 апреля
Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края, Эвенкийский район Красноярского края, Туруханский район Красноярского края, Северо-Енисейский район Красноярского края	15 октября – 15 апреля

Охотский район Хабаровского края, Магаданская область	15 октября – 30 апреля
Чукотский автономный округ	15 октября – 30 апреля
Республика Саха (Якутия)	15 октября – 15 мая

7. Расходы на техническое обслуживание и ремонт трамваев  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТОijt}$ ) определяются по формуле (10):

$$P_{ТОijt} = \Phi OT_{PPit} + P_{Зчit}, \text{ руб./км (10),}$$

где:

$\Phi OT_{PPit}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на оплату труда рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом трамваев с расходами на обязательное пенсионное, социальное и медицинское страхование в расчете на 1 км пробега трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта;

$P_{Зчit}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега.

8. Расходы на оплату труда рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом трамваев с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега трамваев  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта ( $\Phi OT_{PPit}$ ) определяются на основании выбора наибольшего из значений:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (11) или в соответствии с формулой (12);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (11) или в соответствии с формулой (12);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (11), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (11), или в соответствии с формулой (12):

$$\Phi OT_{PPit} = 3П_{ОТС} / \Phi P_{В,мес} \times T_{Ti} \times K_{ТО} \times 0,001 \times (1 + C_{ТС} / 100) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t},$$

руб./км (11),

$\Phi OT_{PP\ i} = OЗП_{PP} \times CЗП \times K_{мер} \times T_{Ti} \times K_{ТО} \times 0,001 \times (1 + C_{ТС} / 100) \times I_{пц\ МЭРТ\ t}$ ,  
руб./км (12),

где:

$ЗП_{ОТС}$  – месячная заработная плата рабочего, занятого техническим обслуживанием и текущим ремонтом трамваев, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$\Phi РВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

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

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

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

$C_{ТС}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$I_{пц\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение  $CЗП$  принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

ОЗП<sub>pp</sub> – отношение средней часовой заработной платы рабочего, занятого техническим обслуживанием и текущим ремонтом трамваев, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,0103), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается

государственными заказчиками указанных городов.

Таблица 2

Коэффициенты корректировки базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта трамваев, базовых удельных расходов на запасные части и материалы ( $K_{ТО}$ ,  $K_{Зч}$ ) в зависимости от природно-климатических условий

№ п/п	Субъект Российской Федерации	$K_{ТО}$	$K_{Зч}$
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Калининградская область, Ростовская область, город федерального значения Севастополь	1,0	1,0
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Пермский край, Курганская область, Свердловская область, Челябинская область	1,1	1,1
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский край, Забайкальский край, Камчатский край, Красноярский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Архангельская область, Иркутская область, Мурманская область, Новосибирская область, Омская область, Сахалинская область, Томская область, Тюменская область, Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,2	1,25
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	1,3	1,3
5	Донецкая Народная Республика, Республика Калмыкия, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Чувашская Республика – Чувашия, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калужская область, Кировская область, Костромская область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, город федерального значения Москва, город федерального значения Санкт-Петербург	1,0	1,0

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

$$P_{Зчit} = (U_{ЗчVi} \times L_{Vijt} + U_{ЗчHi} \times L_{Hijt}) / (L_{Vijt} + L_{Hijt}) \times K_{Зч} \times I_{чРосстат} \times I_{ММЭРТt}$$

руб./км (13),

где:

$U_{ЗчVi}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для трамваев  $i$ -го класса с высоким уровнем пола в расчете на 1 км пробега, в ценах

мая 2025 года, включая НДС, руб./км (для трамваев большого класса с высоким уровнем пола принимаются равными не менее 10,1, особо большого класса – не менее 10,3), для трамвайных поездов – как сумма расходов на каждый из вагонов в составе поезда, увеличенных на 2 % для каждого из вагонов, кроме первого);

$U_{зч\ n\ i}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для трамваев  $i$ -го класса с низким уровнем пола по всей площади салона или его части в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая НДС, руб./км (для трамваев с низким уровнем пола по всей площади салона или его части большого класса принимаются равными не менее 31,7, особо большого класса – не менее 47,0), для трамвайных поездов – как сумма расходов на каждый из вагонов в составе поезда, увеличенных на 2 % для каждого из вагонов, кроме первого);

$L_{в\ ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев с высоким уровнем пола  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$L_{н\ ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев с низким уровнем пола по всей площади салона или его части  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

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

$I_{ч\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Части железнодорожных локомотивов или трамвайных моторных вагонов или прочего подвижного состава; путевое оборудование и устройства и их части; механическое оборудование для управления движением» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{м\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России,

принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

10. Расходы на содержание (не включая расходы на капитальный ремонт, реконструкцию и модернизацию) контактно-кабельной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{KKt}$ ) определяются по формуле (14):

$$P_{KKt} = (189\ 100 \times (D_t / D_{kt}) \times l_{KKt} \times K_{уз} \times K_{пкы} \times I_{РТОПЭ\ Росстат} \times I_{ММЭРТ\ t}) / L_t, \text{ руб./км} \quad (14),$$

где:

189 100 – базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети на 1 км суммарной протяженности контактной сети в однопутном исчислении и кабельной сети, в ценах мая 2025 года, руб./км в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$l_{KKt}$  – общая протяженность контактной сети в однопутном исчислении и кабельной сети, используемых для движения трамваев по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта (включая сеть на территории депо), км;

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

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

$I_{РТОПЭ\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Услуги по ремонту и техническому обслуживанию прочего профессионального электрического оборудования» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{ММЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок

исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$L_t$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев всех классов по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 3

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

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

Таблица 4

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

№ п/п	Субъект Российской Федерации, особенности территории	$K_{пкч}$
1	Республика Алтай, Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Удмуртская Республика, Республика Хакасия, Алтайский край, Забайкальский край, Камчатский край, Красноярский край, Пермский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Архангельская, Иркутская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,05
2	Республика Адыгея (Адыгея), Республика Дагестан, Донецкая Народная Республика, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Калмыкия, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Крым, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Саха (Якутия), Республика Северная Осетия – Алания, Республика Татарстан (Татарстан), Чеченская Республика, Чувашская Республика – Чувашия, Красноярский край, Ставропольский край, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калининградская область, Калужская область, Кировская область, Костромская область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая	1,0

	область, Магаданская область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Ростовская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, Москва – город федерального значения, Санкт-Петербург – город федерального значения, Севастополь – город федерального значения, Чукотский автономный округ	
3	Маршруты, находящиеся в пределах полосы земли вдоль береговой линии моря шириной до 5 км включительно	1,05

11. Расходы на содержание тяговых подстанций (не включая расходы на капитальный ремонт, реконструкцию и модернизацию) в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТП}$ ) определяются по формуле (15):

$$P_{ТПt} = (670 \times (D_t / D_{kt}) \times N_{ТПt} \times I_{РТОЭ\ Росстат} \times I_{ММЭРТt}) / L_t, \text{ руб./км (15),}$$

где:

670 – базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, в ценах мая 2025 года, руб./1 кВт установленной мощности тяговых подстанций в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$N_{ТПt}$  – установленная мощность тяговых подстанций по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта (в расчет принимается мощность всех тяговых подстанций, включая тяговые подстанции на территории депо; в случае если часть или все подстанции используются для питания одновременно трамвайной и троллейбусной контактной сети – установленная мощность тяговых подстанций по всей маршрутной сети трамваев и троллейбусов), кВт;

$I_{РТОЭ\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Услуги по ремонту и техническому обслуживанию электродвигателей, генераторов, трансформаторов и распределительной и регулирующей аппаратуры для электричества» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{ММЭРТt}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным

электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$L_t$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км (в случае если часть или все подстанции используются для питания одновременно трамвайной и троллейбусной контактной сети – суммарный планируемый пробег трамваев и троллейбусов всех классов).

12. Расходы на содержание и ремонт (не включая расходы на реконструкцию и модернизацию) трамвайного пути в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{пт}$ ) рассчитываются по формуле (16):

$$P_{пт} = (3\,392\,000 \times (D_t / D_{кт t}) \times l_{пт} \times K_{уз} \times K_{пкы} \times I_{РТОП \text{ Росстат}} \times I_{М \text{ МЭРТ } t}) / L_t, \text{ руб./км (16),}$$

где:

3 392 000 – базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути (включая капитальный ремонт) на 1 км протяженности, в однопутном исчислении, в ценах мая 2025 года, руб./км в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{кт t}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$l_{пт}$  – суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта (в расчет принимается протяженность всех путей трамвайной сети, включая пути, не используемые для перевозок пассажиров, но технологически необходимые (пути в депо, служебные и прочие), км;

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

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

$I_{РТОП \text{ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Услуги по ремонту и техническому обслуживанию прочего оборудования общего

назначения, не включенного в другие группировки» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{M \text{ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$L_t$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев всех классов по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

13. Расходы на содержание службы движения подрядчика (без учета содержания зданий конечных станций) по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $R_{СДjt}$ ) определяются по формуле (17); при отсутствии данных Росстата о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за последний истекший календарный год на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Херсонской области, Запорожской области, – по формуле (18):

$$R_{СДjt} = ((116\,500 \times (D_t / D_{kt}) \times M_{jt} \times СЗП \times I_{ПЦ \text{ Росстат}} \times I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t}) / СЗП_{РФ}) / L_{jt}, \text{ руб./км (17),}$$

$$R_{СДjt} = (116\,500 \times (D_t / D_{kt}) \times M_{jt} \times I_{ПЦ \text{ Росстат}} \times I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t}) / L_{jt}, \text{ руб./км (18),}$$

где:

116 500 – базовые удельные расходы на содержание собственной службы движения, в ценах мая 2025 года, руб. в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$M_{jt}$  – максимальное суммарное количество трамваев и трамвайных поездов всех классов, предусмотренное условиями планируемой закупки для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством, в случае если это допускается установленными расписаниями), ед.;

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$I_{\text{ИЦ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{\text{ИЦ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если

при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$СЗП_{\text{рф}}$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата организаций (без субъектов малого предпринимательства) всех отраслей экономики Российской Федерации за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК, руб.;

$L_{jt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег трамваев всех классов по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

14. Прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности в составе расходов, перечисленных в приложении № 5 к порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленному настоящим приказом, для трамваев на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта на 1 км пробега трамвая ( $ПКР_{jt}$ ) определяются по каждому ( $i$ -му) классу на основании выбора наибольшего из значений, рассчитанных в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения для трамваев всех классов ( $ПКР_{jt}$ ) и с пунктом 17 настоящего приложения для трамваев каждого ( $i$ -го) класса ( $ПКР_{ijt}$ ).

15. Расчет прочих затрат, входящих в состав расходов по обычным видам деятельности ( $ПКР_{jt}$ ), на основе значений базовых удельных прочих затрат в расчете на 1 км пробега осуществляется по формуле (19):

$$ПКР_{jt} = У_{ПКРj} \times I_{\text{ПЦ Росстат}} \times I_{\text{ПЦ МЭРТ } t}, \text{ руб./км (19)},$$

где:

$У_{ПКРj}$  – базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, руб. (значение принимается в соответствии с таблицей 5);

$I_{\text{ПЦ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{\text{ПЦ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого

с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

Таблица 5

Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега

№ п/п	Средний приведенный пробег на маршруте всех трамваев в $t$ -м году срока исполнения контракта, $L_{пjt}$ , тыс. км (определяется в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения)	Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега ( $У_{ПКРj}$ ), руб.
1	до 200	66,3
2	свыше 200 до 400	64,5
3	свыше 400 до 600	62,9
4	свыше 600 до 800	61,1
5	свыше 800 до 1000	59,6
6	свыше 1000 до 1200	58,0
7	свыше 1200 до 1400	56,5
8	свыше 1400 до 1600	54,9
9	свыше 1600	53,5

16. Средний приведенный пробег на маршруте всех трамваев в  $t$ -м году срока исполнения контракта ( $L_{пjt}$ ) определяется по формуле (20):

$$L_{пjt} = (L_{\Sigma t} / n) \times K_K, \text{ тыс. км (20)}$$

где:

$L_{\Sigma t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки суммарный планируемый пробег трамваев всех классов в  $t$ -м году, тыс. км;

$n$  – количество предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$K_K$  – коэффициент продолжительности осуществления перевозок по маршруту в течение года; значение коэффициента определяется по формуле (21):

$$K_K = D_{kt} / D_t \text{ (21),}$$

где:

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка

пассажиров в  $t$ -м году, ед.

17. Расчет прочих затрат, входящих в состав расходов по обычным видам деятельности ( $ПКР_{ijt}$ ), на основе значений прочих удельных затрат на единицу выпуска трамваев определяется по формуле (22):

$$ПКР_{ijt} = (ЧПД_i \times ЗПП_i \times (1 + С_{ТС} / 100) + ПВ_i) \times чм_t \times M_{ijt} \times I_{ПЦ \text{ Росстат}} \times I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t} / L_{ijt}, \text{ руб./км (22),}$$

где:

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

$ЗПП_i$  – средняя месячная оплата труда прочего персонала подрядчика (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) в  $t$ -м году срока исполнения контракта, определенная в соответствии с пунктом 18 настоящего приложения, руб.;

$С_{ТС}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$ПВ_i$  – прочие удельные затраты на единицу максимального количества трамваев, одновременно работающих на маршрутах (на единицу выпуска трамваев в месяц), руб./ед. (принимается в соответствии с таблицей 6);

$чм_t$  – общее количество месяцев исполнения контракта в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в том числе неполных;

$M_{ijt}$  – минимальное количество поездов трамвая  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством, в случае если это допускается установленными расписаниями), ед.;

$I_{ПЦ \text{ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения

начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки планируемый пробег трамваев  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 6

## Прочие удельные затраты на единицу выпуска трамваев в месяц

№ п/п	Класс транспортных средств	ПВ <sub><i>i</i></sub> , руб./ед.
1	Большой (одиночный трамвайный вагон)	109 900
2	Особо большой (сочлененный трамвайный вагон)	120 900
3	Особо большой (поезд из 2 трамвайных вагонов)	126 400
4	Особо большой (поезд из 3 трамвайных вагонов)	141 800

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

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, федеральном уровне (при наличии) или в соответствии с формулой (23);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на региональном, федеральном уровне (при наличии) или в соответствии с формулой (23);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на региональном, федеральном уровне, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), или в соответствии

с формулой (23):

$$\text{ЗПП} = \text{СЗП} \times 0,65, \text{ руб. (23),}$$

где:

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) всех отраслей экономики за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

0,65 – коэффициент дифференциации в оплате труда прочего персонала подрядчика относительно среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3  
к Порядку определения начальной  
(максимальной) цены контракта, цены  
контракта, заключаемого с единственным  
поставщиком (подрядчиком, исполнителем),  
начальной цены единицы товара, работы,  
услуги при осуществлении закупок в сфере  
регулярных перевозок пассажиров  
и багажа автомобильным транспортом  
и городским наземным электрическим  
транспортом, установленному приказом  
Министерства транспорта  
Российской Федерации  
от 19 ноября 2012 № 402

**Порядок расчета максимальной себестоимости 1 км пробега троллейбусов**

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

$$S_{it} = (\sum_{j=1}^n S_{H\ ij t}) / n_i + P_{KKt} + P_{ТПt}, \text{ руб./км (1)},$$

где:

$S_{H\ ij t}$  – определенная в соответствии с формулой 2 себестоимость 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта без учета расходов на содержание контактно-кабельной сети и тяговых подстанций;

$n_i$  – число предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов, на которых регулярные перевозки осуществляются троллейбусами  $i$ -го класса;

$P_{KKt}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети на всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТПt}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций по маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега.

$$S_{H\ ij t} = (P_{Отвijt} + P_{Откijt} + CP_{ijt} + P_{КСjt} + P_{Эijt} + P_{Шит} + P_{Тоijt} + P_{Сдijt} + ПКР_{jt}) / \beta, \text{ руб./км (2)},$$

где:

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

$P_{Откijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в троллейбусах  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов троллейбуса  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{Kcjt}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега;

$R_{Эijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение троллейбусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{Шit}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{ТОijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт троллейбусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$R_{Сдjt}$  – определенные в соответствии с пунктом 13 настоящего приложения расходы на содержание собственной службы движения подрядчика по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{jt}$  – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, для троллейбусов по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$\beta$  – коэффициент использования пробега (принимается равным фактическому значению за последний истекший календарный год; при отсутствии таких данных принимается равным 0,91; в случае если при следовании транспортного средства из депо к начальному остановочному пункту  $j$ -го маршрута или от конечного остановочного пункта  $j$ -го маршрута в депо осуществляется перевозка пассажиров по иному маршруту, примыкающему к депо, принимается равным 1,0).

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту, исходя из номенклатуры и объема возлагаемых на подрядчика обязательств, предусмотренных условиями планируемой закупки. Расчет каждого слагаемого осуществляется применительно к продолжительности периода, в течение которого на подрядчика возлагаются обязательства той номенклатуры и объема, которые предусмотрены условиями планируемой закупки.

2. Расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Отв\ ij\ t}$ ) определяются на основании выбора наибольшего из значений:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (3) или в соответствии с формулой (4);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (3) или в соответствии с формулой (4);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (3), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (3), или в соответствии с формулой (4):

$$P_{OTB\ ij\ t} = (ЗП_{ОТС\ в\ i} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{ij\ t}) / L_{ij\ t} \times I_{ИЦ\ МЭРТ\ t}, \text{ руб./км (3)},$$

$$P_{OTB\ ij\ t} = (ОЗП_i \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{ij\ t}) / L_{ij\ t} \times I_{ИЦ\ МЭРТ\ t}, \text{ руб./км (4)},$$

где:

$ЗП_{ОТС\ i}$  – месячная заработная плата водителя троллейбуса  $i$ -го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$АЧ_{ij\ t}$  – планируемое количество часов работы троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$L_{ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{ИЦ\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании публикуемых Минэкономразвития России прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации<sup>1</sup> (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета

<sup>1</sup> Часть 8 статьи 7 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

НМЦК;

ОЗП<sub>i</sub> – отношение средней часовой заработной платы водителя троллейбуса i-го класса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным для водителей троллейбуса большого класса – 0,0112, водителей троллейбуса особо большого класса – 0,0123), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

К<sub>тер</sub> – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК

производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

3. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в троллейбусах  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTK\ ij\ t}$ ):

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

б) в случае если условиями планируемой закупки предусматривается выполнение обязанностей кондуктора водителями и (или) кондукторами в течение всей или части рабочей смены определяются на основании выбора наибольшего из значений:

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (5) или в соответствии с формулой (6);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (5) или в соответствии с формулой (6);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (5), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (5), или в соответствии с формулой (6):

$$P_{OTK\ ij\ t} = (ЗП_{OTC\ В\ i} / ФРВ_{мес} \times k_{бил} \times АЧ_{В\ ij\ t} + ЗП_{OTC\ К} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{К\ ij\ t}) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ij\ t}, \text{ руб./км (5)},$$

$$P_{OTK\ ij\ t} = P_{OTB\ ij\ t} \times k_{бил} \times (АЧ_{В\ ij\ t} / АЧ_{ij\ t}) + ОЗП_{К} \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{К\ ij\ t} \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ij\ t}, \text{ руб./км (6)},$$

где:

$ЗП_{OTC\ В\ i}$  – месячная заработная плата водителя троллейбуса  $i$ -го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$k_{бил}$  – коэффициент корректировки затрат на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, – принимается равным 0,3; если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты

проезда, – принимается равным 0,05);

$AЧ_{В\ ij\ t}$  – планируемое количество часов работы троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора водителями в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$AЧ_{ij\ t}$  – планируемое количество часов работы троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$ЗП_{отс\ к}$  – месячная заработная плата кондуктора троллейбуса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$AЧ_{К\ ij\ t}$  – планируемое количество часов работы троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора кондукторами, час;

$I_{пц\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$L_{ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$Р_{отв\ ij\ t}$  – расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения;

$ОЗП_{к}$  – отношение средней часовой заработной платы кондуктора троллейбуса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных

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

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

4. Расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов троллейбуса  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{ijt}$ ) определяются по формуле (7):

$$CP_{ijt} = P_{отв\ ijt} \times (C_{TC} + D_{TC}) / 100 + P_{отк\ ijt} \times C_{TC} / 100, \text{ руб./км (7)},$$

где:

$P_{отв\ ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей троллейбуса  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$P_{отк\ ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения

расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в троллейбусах  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$С_{ТС}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$D_{ТС}$  – дополнительный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, установленный частью 2 статьи 428 Налогового кодекса Российской Федерации.

5. В случае если условиями планируемой закупки обязанность контроля за оплатой пассажирами проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади возложена на подрядчика, расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование ( $P_{КСjt}$ ) определяются по формуле (8):

$$P_{КСjt} = (n_{БК} \times ОЗП \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{jt} \times d_k / 100) / L_{jt} \times I_{ПЦМЭРТt} \times (1 + СТС / 100), \text{ руб./км (8),}$$

где:

$n_{БК}$  – установленная условиями планируемой закупки численность линейной бригады работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, чел.;

$ОЗП$  – отношение средней часовой заработной платы работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского

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

$K_{\text{тер}}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов;

$AЧ_{jt}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$d_k$  – установленная условиями планируемой закупки доля рейсов, подлежащих контролю, %;

100 – переводной коэффициент;

$L_{jt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{\text{пц мэрт } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании

прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$S_{TC}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %.

6. Расходы на электроэнергию на движение троллейбусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{э\ ij\ t}$ ) определяются по формуле (9):

$$P_{э\ ij\ t} = C_{э} \times I_{э\ мэрт\ t} \times 1,18 \times ((H_{\Pi i} + H_{K i} \times M_{к\ ij\ t} / M_{ij\ t}) \times L_{л\ ij\ t} + (H_{\Pi i} + H_{от\ i}) \times L_{з\ ij\ t}) / L_{ij\ t}, \text{ руб./км (9)},$$

где:

$C_{э}$  – средняя цена 1 кВт\*ч электроэнергии (включая НДС), потребленной подрядчиком (в составе стоимостей электроэнергии и мощности по договору энергоснабжения, включающих стоимость объема покупки электроэнергии и мощности, стоимости услуг по передаче электроэнергии, сбытовую надбавку, а также стоимость иных услуг, оказание которых является неотъемлемой частью процесса поставки электроэнергии потребителям) за год, предшествующий году заключения контракта, руб./кВт\*ч;

$I_{э\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс цен на электроэнергию для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен на электроэнергию для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если средняя цена 1 кВт\*ч электроэнергии (включая НДС) принимается за год, предшествующий последнему истекшему

календарному году, прогнозный накопленный индекс цен на электроэнергию принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

1,18 – коэффициент потерь в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения;

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

$N_{\text{К}i}$  – потребление электроэнергии на работу кондиционера, установленного на троллейбусах  $i$ -го класса, кВт\*ч/км (для троллейбусов большого класса принимается равным 0,3, для троллейбусов особо большого класса – 0,6);

$N_{\text{ОТ}i}$  – потребление электроэнергии на работу отопителей салона, установленного на троллейбусах  $i$ -го класса, кВт\*ч/км (для троллейбусов большого класса принимается равным 0,9, для троллейбусов особо большого класса – 1,3);

$M_{\text{к}ijt}$  – количество троллейбусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту, которые в  $t$ -м году действия контракта должны быть оборудованы кондиционером, ед.;

$M_{ijt}$  – максимальное количество троллейбусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в соответствии с установленными условиями планируемой закупки графиками движения (выходами) троллейбусов в  $t$ -м году действия контракта, ед.;

$L_{\text{Л}ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, приходящийся на период работы кондиционера, км; период работы кондиционера не может частично или полностью совпадать с периодом работы отопителя салона;

$L_{\text{З}ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, приходящийся на период работы отопителя салона, км; период работы отопителя салона принимается в соответствии с таблицей 1;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 1

## Период работы отопителя салона

Субъект Российской Федерации или его часть	Период работы отопителя салона
Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Чеченская Республика, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Республика Адыгея (Адыгея), Краснодарский край	1 декабря – 1 марта
Ставропольский край	1 декабря – 15 марта
Республика Крым, город федерального значения Севастополь	1 ноября – 1 марта
Белгородская область, Калининградская область, Ростовская область	15 ноября – 15 марта
Город федерального значения Москва, Брянская область, Владимирская	1 ноября –

область, Воронежская область, Ивановская область, Калужская область, Костромская область, Курская область, Липецкая область, Московская область, Орловская область, Рязанская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ярославская область, Санкт-Петербург, Вологодская область, Ленинградская область, Новгородская область, Псковская область, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Удмуртская Республика, Чувашская Республика – Чувашия, Нижегородская область, Пензенская область, Самарская область, Саратовская область, Ульяновская область	31 марта
Республика Калмыкия, Астраханская область, Волгоградская область	15 октября – 15 марта
Пермский край (за исключением Коми-Пермяцкого округа), Курганская область, Свердловская область, Челябинская область,	1 ноября – 15 апреля
Сахалинская область (за исключением Курильского, Ногликского, Охинского, Северо-Курильского и Южно-Курильского районов)	15 ноября – 15 апреля
Республика Карелия, Республика Башкортостан, Тюменская область (за исключением Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов), Новосибирская область, Омская область, Томская область, Приморский край, Хабаровский край (за исключением Охотского района), Еврейская автономная область	1 ноября – 15 апреля
Республика Алтай, Алтайский край, Красноярский край (за исключением Таймырского Долгано-Ненецкого, Эвенкийского, Туруханского, Северо-Енисейского районов)	1 ноября – 15 апреля
Республика Коми (за исключением городского округа Воркута и городского округа Инта), Архангельская область (за исключением Ненецкого автономного округа), Мурманская область, Кемеровская область, Амурская область, Камчатский край, Курильский район Сахалинской области, Ногликский район Сахалинской области, Охинский район Сахалинской области, Северо-Курильский район Сахалинской области, Южно-Курильский район Сахалинской области	1 ноября – 30 апреля
Городской округ Воркута и городской округ Инта Республики Коми	15 октября – 30 апреля
Ненецкий автономный округ	15 октября – 15 апреля
Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Иркутская область, Забайкальский край	1 ноября – 30 апреля
Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ	15 октября – 30 апреля
Коми-Пермяцкий округ Пермского края	1 ноября – 15 апреля
Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края, Эвенкийский район Красноярского края, Туруханский район Красноярского края, Северо-Енисейский район Красноярского края	15 октября – 15 апреля
Охотский район Хабаровского края, Магаданская область	15 октября – 30 апреля
Чукотский автономный округ	15 октября – 30 апреля
Республика Саха (Якутия)	15 октября – 15 мая

7. Расходы на износ и ремонт шин троллейбусов i-го класса в t-й год срока

исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{\text{Шит}}$ ) определяются по формуле (10):

$$P_{\text{Шит}} = U_{\text{Шит}} \times I_{\text{Ш Росстат}} \times I_{\text{Х МЭРТ } t}, \text{ руб./км (10),}$$

где:

$U_{\text{Шит}}$  – базовые удельные расходы на шины троллейбусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса принимается равным 2,57, для троллейбусов особо большого класса – 3,42);

$I_{\text{Ш Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Шины и покрышки пневматические для автобусов, троллейбусов и грузовых автомобилей новые» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных о значении индекса, публикуемых Росстатом на официальном сайте Единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{\text{Х МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей по видам экономической деятельности «Производство химических веществ и химических продуктов», «Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях», «Производство резиновых и пластмассовых изделий» для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

8. Расходы на техническое обслуживание и ремонт троллейбусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{\text{ТОijt}}$ ) определяются по формуле (11):

$$P_{\text{ТОijt}} = \Phi O T_{\text{PP } it} + P_{\text{Зч } it} + M C_{ijt} \times C_i / 15 \times I_{\text{ИЦ МЭРТ } t} \times K_{\text{ТУАХ}} / L_{ijt}, \text{ руб./км (11),}$$

где:

$\Phi O T_{\text{PP } it}$  – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на оплату труда рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим

ремонт троллейбусов с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта;

$R_{3ч\ i t}$  – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$M_{с\ j t}$  – суммарное количество троллейбусов с увеличенным автономным ходом  $i$ -го класса, предусмотренное для выполнения регулярных перевозок на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта (определяется исходя из максимального количества троллейбусов с увеличенным автономным ходом  $i$ -го класса, установленного в отношении  $j$ -го маршрута регулярных перевозок с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же троллейбусом при условии отсутствия нарушения расписаний на каждом маршруте), ед.;

15 – ожидаемый срок эксплуатации троллейбуса, лет;

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 19 настоящего приложения средняя рыночная стоимость новых троллейбусов с увеличенным автономным ходом  $i$ -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

$I_{пц\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$K_{туах}$  – коэффициент повышения расходов на замену аккумуляторов для троллейбусов с увеличенным автономным ходом (принимается равным 0,3);

$L_{j t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

9. Расходы на оплату труда рабочих, занятых техническим обслуживанием и текущим ремонтом троллейбусов, с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование в расчете на 1 км пробега троллейбусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта ( $ФОТ_{pp\ i t}$ ) определяются на основании выбора наибольшего из значений:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных

перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (12) или в соответствии с формулой (13);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (12) или в соответствии с формулой (13);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (12), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (12), или в соответствии с формулой (13):

$$\Phi OT_{PP\ i\ t} = ЗП_{ОТС} / \Phi РВ_{мес} \times T_{Ti} \times K_{ТО} \times 0,001 \times (1 + C_{ТС}/100) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t},$$

руб./км (12),

$$\Phi OT_{PP\ i\ t} = ОЗП_{PP} \times СЗП \times K_{мер} \times T_{Ti} \times K_{ТО} \times 0,001 \times (1 + C_{ТС} / 100) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t},$$

руб./км (13),

где:

$ЗП_{ОТС}$  – месячная заработная плата рабочего, занятого техническим обслуживанием и текущим ремонтом троллейбусов, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$\Phi РВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$T_{Ti}$  – базовая удельная трудоемкость технического обслуживания и ремонта троллейбусов  $i$ -го класса, ч/1000 км (для троллейбусов большого класса принимается равной 25,0, троллейбусов особо большого класса – 30,0);

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

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

$C_{ТС}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$I_{ПЦ\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения

начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

ОЗП<sub>pp</sub> – отношение средней часовой заработной платы рабочего, занятого техническим обслуживанием и текущим ремонтом троллейбусов, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,0098), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{\text{тер}}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение

СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

Таблица 2

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

№ п/п	Субъект Российской Федерации	$K_{ТО}$	$K_{Зч}$
1	Республика Адыгея, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Калининградская область, Ростовская область, город федерального значения Севастополь	1,0	1,0
2	Республика Башкортостан, Удмуртская Республика, Пермский край, Курганская область, Свердловская область, Челябинская область	1,1	1,1
3	Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский край, Забайкальский край, Камчатский край, Красноярский край, Приморский край, Хабаровский край, Амурская область, Архангельская область, Иркутская область, Мурманская область, Новосибирская область, Омская область, Сахалинская область, Томская область, Тюменская область, Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	1,2	1,25
4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	1,3	1,3
5	Донецкая Народная Республика, Республика Калмыкия, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Чувашская Республика – Чувашия, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калужская область, Кировская область, Костромская	1,0	1,0

область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, город федерального значения Москва, город федерального значения Санкт-Петербург		
--	--	--

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

$$P_{зч\ i t} = (U_{зч\ в\ i} \times L_{в\ i j t} + U_{зч\ н\ i} \times L_{н\ i j t}) / (L_{в\ i j t} + L_{н\ i j t}) \times K_{зч} \times I_{ч\ Росстат} \times I_{ММЭРТ\ t}$$

руб./км (14),

где:

$U_{зч\ в\ i}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для троллейбусов  $i$ -го класса с высоким уровнем пола в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса с высоким уровнем пола принимаются равными не менее 11,4, особо большого класса с высоким уровнем пола – не менее 14,5);

$U_{зч\ н\ i}$  – базовые удельные расходы на запасные части и материалы для троллейбусов  $i$ -го класса с низким уровнем пола по всей площади салона или его части в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая НДС, руб./км (для троллейбусов с низким уровнем пола по всей площади салона или его части большого класса принимаются равными не менее 16,4, особо большого класса – не менее 20,8);

$L_{в\ i j t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов с высоким уровнем пола  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$L_{н\ i j t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов с низким уровнем пола по всей площади салона или его части  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

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

$I_{ч\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Троллейбусы» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой

межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{МЭРТ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

11. Расходы на содержание (не включая расходы на капитальный ремонт, реконструкцию и модернизацию) контактно-кабельной сети на всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{KKt}$ ) определяются по формуле (15):

$$P_{KKt} = (216\,400 \times (D_t / D_{kt}) \times l_{KKt} \times K_{уз} \times K_{пкы} \times I_{РТОПЭ\ Росстат} \times I_{МЭРТ t}) / L_t, \text{ руб./км (15)},$$

где:

216 400 – базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети на 1 км суммарной протяженности контактной сети в однопутном исчислении и кабельной сети, в ценах мая 2025 года, руб./км в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$l_{KKt}$  – общая протяженность контактной сети в однопутном исчислении и кабельной сети, используемых для движения троллейбусов по маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта (в расчет принимается протяженность всей контактно-кабельной сети, включая сеть на территории депо и др.), км;

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

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

$I_{РТОПЭ\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный

индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Услуги по ремонту и техническому обслуживанию прочего профессионального электрического оборудования» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{M \text{ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$L_t$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов всех классов по маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 3

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

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

Таблица 4

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

№ п/п	Субъект Российской Федерации, особенности территории	$K_{пкы}$
1	Республика Алтай, Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Удмуртская Республика, Республика Хакасия, Алтайский край, Забайкальский край, Камчатский край, Красноярский край, Пермский край, Приморский край,	1,05

	Хабаровский край, Амурская область, Архангельская, Иркутская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ, Еврейская автономная область, Кемеровская область – Кузбасс	
2	Республика Адыгея (Адыгея), Республика Дагестан, Донецкая Народная Республика, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Калмыкия, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Крым, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Саха (Якутия), Республика Северная Осетия – Алания, Республика Татарстан (Татарстан), Чеченская Республика, Чувашская Республика – Чувашия, Красноярский край, Ставропольский край, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калининградская область, Калужская область, Кировская область, Костромская область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая область, Магаданская область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Ростовская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, Москва – город федерального значения, Санкт-Петербург – город федерального значения, Севастополь – город федерального значения, Чукотский автономный округ	1,0
3	Маршруты, находящиеся в пределах полосы земли вдоль береговой линии моря шириной до 5 км включительно	1,05

12. Расходы на содержание (не включая расходы на капитальный ремонт, реконструкцию и модернизацию) тяговых подстанций по маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ТПт}$ ) определяются по формуле (16):

$$P_{ТПт} = (670 \times (D_t / D_{kt}) \times N_{ТПт} \times I_{РТОЭ\text{ Росстат}} \times I_{ММЭРТ_t}) / L_t, \text{ руб./км (16),}$$

где:

670 – базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, в ценах мая 2025 года, руб./1 кВт установленной мощности тяговых подстанций в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$N_{ТПт}$  – установленная мощность тяговых подстанций по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта (в расчет принимается мощность всех тяговых подстанций, включая тяговые подстанции на территории депо и пр.; в случае если часть или все подстанции используются для питания одновременно трамвайной и троллейбусной контактной сети – установленная мощность тяговых подстанций по всей маршрутной сети трамваев и троллейбусов), кВт;

$I_{РТОЭ\text{ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены

единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Услуги по ремонту и техническому обслуживанию электродвигателей, генераторов, трансформаторов и распределительной и регулирующей аппаратуры для электричества» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{M\ MЭР\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

$L_t$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег по всей маршрутной сети в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км (в случае если часть или все подстанции используются для питания одновременно трамвайной и троллейбусной контактной сети – суммарный планируемый пробег трамваев и троллейбусов всех классов).

13. Расходы на содержание собственной службы движения подрядчика по  $j$ -му маршруту (без учета содержания зданий конечных станций) в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $R_{CДjt}$ ) определяются по формуле (17); при отсутствии данных Росстата о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за последний истекший календарный год на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Херсонской области, Запорожской области, – по формуле (18):

$$R_{CДjt} = ((116\ 500 \times (D_t / D_{k\ t}) \times M_{jt} \times CЗП \times I_{ПЦ\ Росстат} \times I_{ПЦ\ МЭР\ t}) / CЗП_{Ф}) / L_{jt},$$

руб./км (17),

$$R_{CДjt} = (116\ 500 \times (D_t / D_{k\ t}) \times M_{jt} \times I_{ПЦ\ Росстат} \times I_{ПЦ\ МЭР\ t}) / L_{jt}, \text{ руб./км (18),}$$

где:

116 500 – базовые удельные расходы на содержание собственной службы движения, в ценах мая 2025 года, руб. в год;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$M_{jt}$  – максимальное количество троллейбусов всех классов, предусмотренное условиями планируемой закупки для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством, в случае если это допускается установленными расписаниями), ед.;

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$I_{\text{ПЦ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{\text{ПЦ мэрт } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены

единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

СЗП<sub>рф</sub> – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) Российской Федерации за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК, руб.;

$L_{jt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег троллейбусов всех классов по  $j$ -му маршруту в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

14. Прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности в составе расходов, перечисленных в приложении № 5 к порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, для троллейбусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега троллейбуса ( $ПКР_{jt}$ ) определяются по каждому ( $i$ -му) классу на основании выбора наибольшего из значений, рассчитанных в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения для троллейбусов всех классов ( $ПКР_{jt}$ ) и с пунктом 17 настоящего приложения для троллейбусов каждого ( $i$ -го) класса ( $ПКР_{ijt}$ ).

15. Расчет прочих затрат, входящих в состав расходов по обычным видам деятельности ( $ПКР_{jt}$ ) на основе значений базовых удельных прочих затрат в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (19):

$$ПКР_{jt} = U_{ПКРj} \times I_{ИЦ\ Росстат} \times I_{ИЦ\ МЭРТ\ t}, \text{ руб./км (19),}$$

где:

$U_{ПКРj}$  – базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, руб. (значение принимается в соответствии с таблицей 5);

$I_{ИЦ\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения

начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{\text{ПЦ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК.

Таблица 5

Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега

№ п/п	Средний приведенный пробег на маршруте всех троллейбусов в $t$ -м году срока исполнения контракта, $L_{\text{п}t}$ , тыс. км (определяется в соответствии с пунктом 16)	Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега ( $U_{\text{пкр}t}$ ), руб.
1	до 100	68,5
2	свыше 100 до 200	65,4
3	свыше 200 до 300	62,3
4	свыше 300 до 400	59,6
5	свыше 400 до 500	56,8
6	свыше 500 до 600	54,3
7	свыше 600 до 700	51,8
8	свыше 700 до 800	49,5
9	свыше 800 до 900	47,3
10	свыше 900 до 1000	45,2
11	свыше 1000 до 1100	43,1

12	свыше 1100 до 1200	41,1
13	свыше 1200 до 1300	39,2
14	свыше 1300 до 1400	37,6
15	свыше 1400 до 1500	35,8
16	свыше 1500	34,2

16. Средний приведенный пробег на маршруте всех троллейбусов в  $t$ -м году срока исполнения контракта ( $L_{Пjt}$ ) определяется по формуле (20):

$$L_{Пjt} = (L_{\Sigma t} / n) \times K_K, \text{ тыс. км (20),}$$

где:

$L_{\Sigma t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки суммарный планируемый пробег троллейбусов всех классов в  $t$ -м году, тыс. км;

$n$  – количество предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$K_K$  – коэффициент продолжительности осуществления перевозок по маршруту в течение года; значение коэффициента определяется по формуле (21):

$$K_K = D_{kt} / D_t \text{ (21),}$$

где:

$D_{kt}$  – число календарных дней в  $t$ -м году, ед.;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в  $t$ -м году, ед.;

17. Расчет прочих затрат, входящих в состав расходов по обычным видам деятельности ( $ПКР_{ijt}$ ), на основе значений прочих удельных затрат на единицу выпуска троллейбусов определяется по формуле (22):

$$ПКР_{ijt} = (ЧПД_i \times ЗПП_t \times (1 + C_{TC} / 100) + ПВ_i) \times чм_t \times M_{ijt} \times I_{ПЦ \text{ Росстат}} \times I_{ПЦ \text{ МЭРТ } t} / L_{ijt}, \text{ руб./км (22),}$$

где:

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

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

$C_{TC}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$ПВ_i$  – прочие удельные затраты на единицу максимального количества

троллейбусов, одновременно работающих на маршрутах (на единицу выпуска троллейбусов в месяц), руб./ед. (принимается в соответствии с таблицей 6);

$чм_t$  – общее количество месяцев исполнения контракта в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в том числе неполных;

$M_{ijt}$  – минимальное количество троллейбусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством, в случае если это допускается установленными расписаниями), ед.;

$I_{ПЦ\ Росстат}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{ПЦ\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, накопленный индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, рассчитывается исходя из индекса потребительских цен, указанного для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки планируемый пробег троллейбусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

Таблица 6

Прочие удельные затраты на единицу выпуска троллейбусов в месяц

№ п/п	Класс троллейбуса	ПВ <sub>i</sub> , руб./ед.
1	Большой	82 400

2	Особо большой	90 700
---	---------------	--------

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

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, федеральном уровне (при наличии) или в соответствии с формулой (23);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на региональном, федеральном уровне (при наличии) или в соответствии с формулой (23);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на региональном, федеральном уровне, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), или в соответствии с формулой (23):

$$\text{ЗПП} = \text{СЗП} \times 0,65, \text{ руб. (23),}$$

где:

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

0,65 – коэффициент дифференциации в оплате труда прочего персонала подрядчика относительно среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности).

19. Средняя рыночная стоимость новых троллейбусов  $i$ -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК ( $C_i$ ), кроме стоимости троллейбусов, включает также стоимость приобретения и установки не предусмотренного договором поставки троллейбусов дополнительного оборудования, обязанность использования которого для перевозок по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта является условием планируемой закупки, в том числе кондиционеров, оборудования для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда, оборудования, используемого для информирования пассажиров в процессе перевозки, оборудования, используемого для мониторинга дорожной ситуации (видеорегистраторы), оборудования, используемого в автоматизированных системах мониторинга пассажиропотока.

Средняя рыночная стоимость новых троллейбусов, а также стоимость приобретения и установки дополнительного оборудования, определяется одним из следующих способов:

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

как среднеарифметическое значение цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков троллейбусов и дополнительного оборудования.

В расчет принимаются цены на троллейбусы и дополнительное оборудование, характеристики и комплектация которых соответствуют условиям планируемой закупки.

Среднеарифметическое значение цен рассчитывается на основании не менее двух предложений цены поставщиков троллейбусов и дополнительного оборудования, значения которых различаются в пределах не более 15 %. При отсутствии двух предложений поставщиков допускается включать в расчет стоимость поставки троллейбусов и дополнительного оборудования, соответствующих условиям планируемой закупки, по государственным контрактам на поставку за 24 календарных месяца, предшествующие периоду расчета НМЦК, умноженную на определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Троллейбусы» соответствующих лет по данным Росстата.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленном приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 ноября 2012 № 402

### Порядок расчета максимальной себестоимости 1 км пробега автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов)

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега электробусов  $i$ -го класса по  $j$ -му маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта ( $S_{ijt}$ ) определяется по формуле (1):

$$S_{ijt} = (P_{Отвijt} + P_{Откijt} + CP_{ijt} + P_{КСjt} + P_{Эит} + P_{ОСjt} + P_{АкБит} + P_{Шит} + P_{Тоит} + P_{ЗСjt} + ПКР_{jt}) / \beta, \text{ руб./км (1)},$$

где:

$P_{Отвijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей электробуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Откijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в электробусах  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$CP_{ijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов электробуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{КСjt}$  – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, социальное и медицинское страхование в расчете на 1 км пробега;

$P_{Эит}$  – определенные в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение электробусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{OCjt}$  – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на топливо или электроэнергию для отопления салона электробусов в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{AKBit}$  – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на замену аккумуляторных батарей тяговых электродвигателей для электробусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

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

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

$P_{ЗCjt}$  – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на эксплуатацию и обновление зарядных станций для электробусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{jt}$  – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности для электробусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, в расчете на 1 км пробега;

$\beta$  – коэффициент использования пробега (принимается равным значению 0,89 при перевозках в городском сообщении, 0,91 – в пригородном сообщении).

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту, исходя из номенклатуры и объема возлагаемых на подрядчика обязательств, предусмотренных условиями планируемой закупки. Расчет каждого слагаемого осуществляется применительно к продолжительности периода, в течение которого на подрядчика возлагаются обязательства той номенклатуры и объема, которые предусмотрены условиями планируемой закупки.

2. Расходы на оплату труда водителей электробуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OTB_{ijt}}$ ) определяются на основании выбора наибольшего из значений:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (2) или в соответствии с формулой (3);

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (2) или в соответствии с формулой (3);

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (2), или на основании отраслевого

(межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (2), или в соответствии с формулой (3):

$$P_{отв\ ij\ t} = (ЗП_{отс\ i} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{ij\ t}) / L_{ij\ t} \times I_{пц\ мэрт\ t}, \text{ руб./км (2),}$$

$$P_{отв\ ij\ t} = (ОЗП_i \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{ij\ t}) / L_{ij\ t} \times I_{пц\ мэрт\ t}, \text{ руб./км (3),}$$

где:

$ЗП_{отс\ i}$  – месячная заработная плата водителя электробуса  $i$ -го класса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$АЧ_{ij\ t}$  – планируемое количество часов работы электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$L_{ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{пц\ мэрт\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании публикуемых Минэкономразвития России прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации<sup>1</sup> (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение  $СЗП$  принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$ОЗП_i$  – отношение средней часовой заработной платы водителя электробуса  $i$ -го класса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным для водителей электробуса большого класса – 0,0129, водителей электробуса особо большого класса – 0,0135), (руб./час) / (руб.);

$СЗП$  – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым

<sup>1</sup> Часть 8 статьи 7 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{\text{тер}}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

3. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в электробусах  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{\text{отк } ij t}$ ):

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

б) в случае если условиями планируемой закупки предусматривается выполнение обязанностей кондуктора водителями и (или) кондукторами в течение всей или части рабочей смены, определяются на основании выбора наибольшего

из значений:

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на территориальном, региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (4) или в соответствии с формулой (5);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения (при наличии) на региональном или федеральном уровне в соответствии с формулой (4) или в соответствии с формулой (5);

в отношении контрактов, предусматривающих осуществление регулярных перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшего из значений, определенных на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения, заключенного в субъекте Российской Федерации, осуществляющем закупку (при наличии), в соответствии с формулой (4), или на основании отраслевого (межотраслевого) соглашения на федеральном уровне (при наличии) в соответствии с формулой (4), или в соответствии с формулой (5):

$$P_{ОТК\ ij\ t} = (ЗП_{ОТС\ В\ i} / ФРВ_{мес} \times k_{б\ ил} \times АЧ_{В\ ij\ t} + ЗП_{ОТС\ К} / ФРВ_{мес} \times АЧ_{К\ ij\ t}) \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ij\ t}, \text{ руб./км (4)},$$

$$P_{ОТК\ ij\ t} = P_{ОТВ\ ij\ t} \times k_{б\ ил} \times (АЧ_{В\ ij\ t} / АЧ_{ij\ t}) + ОЗП_{К} \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{К\ ij\ t} \times I_{ПЦ\ МЭРТ\ t} / L_{ij\ t}, \text{ руб./км (5)},$$

где:

$ЗП_{ОТС\ В}$  – месячная заработная плата водителя электробуса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$ФРВ_{мес}$  – среднемесячный фонд рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе за период действия контракта, час;

$k_{б\ ил}$  – коэффициент корректировки затрат на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, – принимается равным 0,3; если условиями планируемой закупки предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты проезда, – принимается равным 0,05);

$АЧ_{В\ ij\ t}$  – планируемое количество часов работы электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора водителями в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$АЧ_{ij\ t}$  – планируемое количество часов работы электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$ЗП_{ОТС\ К}$  – месячная заработная плата кондуктора электробуса, определенная в соответствии с отраслевым (межотраслевым) соглашением на территориальном, региональном, федеральном уровне, руб.;

$A_{К\ ij\ t}$  – планируемое количество часов работы электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при выполнении обязанностей кондуктора кондукторами, час;

$I_{ПЦ\ МЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$L_{ij\ t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$R_{отв\ ij\ t}$  – расходы на оплату труда водителей электробуса  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения;

$OЗП_{К}$  – отношение средней часовой заработной платы кондуктора электробуса к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,0095), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении

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

$K_{тер}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов.

4. Расходы на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $CP_{ijt}$ ) определяются по формуле (6):

$$CP_{ijt} = P_{отвijt} \times (C_{ТС} + D_{ТС}) / 100 + P_{откijt} \times C_{ТС} / 100, \text{ руб./км (6)},$$

где:

$P_{отвijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$P_{откijt}$  – определенные в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора, в электробусах  $i$ -го класса по  $j$ -м маршруту в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

$C_{ТС}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению,

установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %;

$D_{TC}$  – дополнительный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, установленный частью 2 статьи 428 Налогового кодекса Российской Федерации.

5. В случае если условиями планируемой закупки обязанность контроля за оплатой пассажирами проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади возложена на подрядчика, расходы на оплату труда работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта с расходами на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование ( $P_{KC jt}$ ) определяются по формуле (7):

$$P_{KC jt} = (n_{БК} \times ОЗП \times СЗП \times K_{мер} \times АЧ_{jt} \times d_k / 100) / L_{jt} \times I_{ПЦМЭРТ t} \times (1 + СТС / 100), \text{ руб./км (7)},$$

где:

$n_{БК}$  – установленная условиями планируемой закупки численность линейной бригады работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, чел.;

ОЗП – отношение средней часовой заработной платы работников перевозчика, уполномоченных на осуществление проверки подтверждения оплаты проезда, перевозки багажа, провоза ручной клади, к среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в субъекте Российской Федерации или муниципальном образовании (принимается равным 0,009), (руб./час) / (руб.);

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК; при отсутствии данных Росстата за календарный год, предыдущий году расчета НМЦК, принимается по данным Росстата за календарный год, предшествующий предыдущему году расчета НМЦК (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района либо муниципального округа принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района либо муниципального округа, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации – городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя – в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации – в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации – городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем – в соответствии с большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении

субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

$K_{\text{тер}}$  – территориальный коэффициент заработной платы (в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,6; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации более, чем в 1,25 раза, но не более, чем в 1,5 раза, принимается равным 0,7; в случае если значение СЗП, используемого при расчете, не превышает среднемесячную номинальную начисленную заработную плату работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) (всего по обследуемым видам экономической деятельности) в целом по Российской Федерации либо превышает не более, чем в 1,25 раза, принимается равным 1,0). В случае если расчет НМЦК производится применительно к городу федерального значения Москве, а также к городу федерального значения Санкт-Петербургу, значение принимается государственными заказчиками указанных городов;

$AЧ_{jt}$  – планируемое количество часов работы транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта в соответствии с условиями планируемой закупки, час;

$d_k$  – установленная условиями планируемой закупки доля рейсов, подлежащих контролю, %;

100 – переводной коэффициент;

$L_{jt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег транспортных средств на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{\text{ИЦ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России); в случае если при проведении расчета значение СЗП принято по данным Росстата за год, предшествующий последнему истекшему календарному году, прогнозный накопленный индекс потребительских цен принимается начиная с года, предшествующего календарному году расчета НМЦК;

$C_{TC}$  – суммарный тариф страховых взносов на обязательное пенсионное, обязательное социальное и обязательное медицинское страхование, установленных статьей 425 Налогового кодекса Российской Федерации и статьей 21 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в случае если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному статьей 427 Налогового кодекса Российской Федерации для субъектов малого предпринимательства), %.

6. Расходы на электроэнергию на движение электробусов  $i$ -го класса в  $t$ -м году срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{Эит}$ ) определяются по формуле (8):

$$P_{Эит} = C_э \times I_{Э\text{ МЭРТ } t} \times 1,18 \times (N_{Пi} + N_{Ki} \times M_{k\text{ }ijt} / M_{ijt} \times L_{Л\text{ }ijt} / L_{ijt}),$$

руб./км (8),

где:

$C_э$  – средняя цена 1 кВт\*ч электроэнергии (включая НДС), потребленной подрядчиком (в составе стоимостей электроэнергии и мощности по договору энергоснабжения, включающих стоимость объема покупки электроэнергии и мощности, стоимости услуг по передаче электроэнергии, сбытовую надбавку, а также стоимость иных услуг, оказание которых является неотъемлемой частью процесса поставки электроэнергии потребителям) за год, предшествующий году заключения контракта, руб./кВт\*ч;

$I_{Э\text{ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс цен на электроэнергию для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен на электроэнергию, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России);

1,18 – коэффициент потерь в зарядных станциях, в системе электроснабжения;

$N_{Пi}$  – потребление электроэнергии на движение электробусов  $i$ -го класса, кВт\*ч/км (для электробусов большого класса принимается равным 2,4, для электробусов особо большого класса – 3,7);

$N_{Ki}$  – потребление электроэнергии на работу кондиционера, установленного на электробусах  $i$ -го класса, кВт\*ч/км (для электробусов большого класса принимается равным 0,3, для электробусов особо большого класса – 0,6);

$M_{k\text{ }ijt}$  – количество электробусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту, которые в  $t$ -м году действия контракта должны быть оборудованы кондиционером, ед.;

$M_{ijt}$  – максимальное количество электробусов  $i$ -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по  $j$ -му маршруту в соответствии с установленными условиями планируемой закупки графиками движения (выходами) электробусов в  $t$ -м году действия контракта, ед.;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта, приходящийся на период работы кондиционера, км; период работы кондиционера не может частично или полностью совпадать с периодом работы отопителя салона;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км.

7. Расходы на топливо или электроэнергию для отопления салона электробусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{OCjt}$ ) определяются по формуле (9) независимо от фактически применяемого вида отопителей (использующих для работы дизельное топливо или электроэнергию):

$$P_{OCjt} = C_{dm} \times N_{OTi} \times AЧ_{OTjt} / L_{ijt} \times I_{ТМЭРТt}, \text{ руб./км (9)},$$

где:

$C_{dm}$  – цена 1 литра дизельного топлива, включая НДС, принимается в соответствии с данными Росстата за ближайший период, предшествующий дате расчета НМЦК, руб.;

$N_{OTi}$  – норма расхода топлива на работу отопителей салона электробусов (для электробусов большого и особо большого классов принимается равной 3,5), л/ч;

$AЧ_{OTjt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки количество часов работы электробусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта при работающем отопителе салона, час;

$L_{ijt}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки пробег электробусов  $i$ -го класса на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта, км;

$I_{ТМЭРТt}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, индекс цен производителей нефтепродуктов для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей нефтепродуктов для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей нефтепродуктов, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

8. Расходы на замену аккумуляторных батарей тяговых электродвигателей для электробусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{АкБit}$ ) определяются по формуле (10):

$$P_{\text{АкБит}} = Y_{\text{Ai}} \times I_{\text{А Росстат}} \times I_{\text{ММЭРТ } t}, \text{ руб./км (10),}$$

где:

$Y_{\text{Ai}}$  – базовые удельные расходы на замену аккумуляторных батарей тяговых электродвигателей для электробусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, в ценах мая 2025 года, руб./км (принимаются равными для электробусов большого класса – 28,6, для электробусов особо большого класса – 44,4);

$I_{\text{А Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Батареи аккумуляторные никель-кадмиевые, никель-металл-гидридные, литий-ионные, литий-полимерные, никель-железные и прочие» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по период, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы;

$I_{\text{ММЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей по видам экономической деятельности «Производство машин и оборудования» для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

9. Расходы на износ и ремонт шин электробусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{\text{Шит}}$ ) определяются по формуле (11):

$$P_{\text{Шит}} = Y_{\text{Ши}} \times I_{\text{Ш Росстат}} \times I_{\text{ХМЭРТ } t}, \text{ руб./км (11),}$$

где:

$Y_{\text{Ши}}$  – базовые удельные расходы на шины для электробусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, включая НДС, руб./км (принимаются равными для электробусов большого класса – 2,57, для электробусов особо большого класса – 3,42);

$I_{\text{Ш Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого

с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен производителей для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Шины и покрышки пневматические для автобусов, троллейбусов и грузовых автомобилей новые» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных о значении индекса, публикуемых Росстатом на официальном сайте Единой межведомственной информационно-статистической системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

$I_{Х МЭРТ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей по видам экономической деятельности «Производство химических веществ и химических продуктов», «Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях», «Производство резиновых и пластмассовых изделий» для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

10. Расходы на техническое обслуживание и ремонт электробусов  $i$ -го класса в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{TOit}$ ) определяются по формуле (12):

$$P_{TOit} = U_{TOi} \times K_{TO} \times I_{TO \text{ Росстат}} \times I_{ММЭРТ t}, \text{ руб./км (12),}$$

где:

$U_{TOi}$  – базовые удельные расходы на техническое обслуживание и ремонт электробусов  $i$ -го класса в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, руб./км (принимаются равными в случае выполнения технического обслуживания и ремонта собственными силами подрядчика для электробусов большого класса – 30,7, для электробусов особо большого класса – 41,2; в случае если условиями планируемой закупки устанавливается требование выполнения технического обслуживания и ремонта по контракту жизненного цикла, принимаются равными, включая НДС, для электробусов большого класса – 36,9, для электробусов особо большого класса – 49,5);

$K_{TO}$  – коэффициент корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных расходов на техническое обслуживание и ремонт электробусов (принимается в соответствии с таблицей 1);

$I_{TO \text{ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения

начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен на продукцию (затраты, услуги) инвестиционного назначения для вида экономической деятельности «Техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы;

$I_{\text{МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

Таблица 1

Коэффициент корректировки базовых удельных расходов на техническое обслуживание и ремонт электробусов ( $K_{\text{ТО}}$ ) в зависимости от природно-климатических условий

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

4	Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ	1,4
5	Донецкая Народная Республика, Республика Калмыкия, Луганская Народная Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Республика Татарстан (Татарстан), Чувашская Республика – Чувашия, Астраханская область, Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Волгоградская область, Вологодская область, Воронежская область, Запорожская область, Ивановская область, Калужская область, Кировская область, Костромская область, Курская область, Ленинградская область, Липецкая область, Московская область, Нижегородская область, Новгородская область, Оренбургская область, Орловская область, Пензенская область, Псковская область, Рязанская область, Самарская область, Саратовская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ульяновская область, Херсонская область, Ярославская область, город федерального значения Москва, город федерального значения Санкт-Петербург	1,0

11. Расходы на эксплуатацию и обновление зарядных станций электробусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -й год срока исполнения контракта в расчете на 1 км пробега ( $P_{ЗСjt}$ ) определяются по формуле (13):

$$P_{ЗСjt} = 4,2 \times K_{ВЭj} \times I_{МЭ\text{ Росстат}} \times I_{ММЭРТ\ t}, \text{ руб./км (13),}$$

где:

4,2 – базовые удельные расходы на эксплуатацию и обновление зарядных станций электробусов в ценах мая 2025 года в расчете на 1 км пробега электробусов, руб./км;

$K_{ВЭj}$  – коэффициент расходов на введение в эксплуатацию новых зарядных станций электробусов, в случае если ранее эксплуатация зарядных станций электробусов на  $j$ -м маршруте не осуществлялась (в случае если введение зарядных станций в эксплуатацию осуществляется за счет подрядчика, в течение первых 12 месяцев эксплуатации зарядных станций принимается равным 2,2, в прочих случаях принимается равным 1,0);

$I_{МЭ\text{ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс цен для внутреннего рынка по товарам и товарным группам «Машины электрические и аппаратура специализированные» в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы;

$I_{ММЭРТ\ t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс цен производителей

на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России).

12. Прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности в составе расходов, перечисленных в приложении № 5 к порядку определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленному настоящим приказом, для электробусов на  $j$ -м маршруте в  $t$ -м году срока исполнения контракта ( $ПКР_{jt}$ ) определяются по формуле (14):

$$ПКР_{jt} = У_{ПКРj} \times I_{\text{ИЦ Росстат}} \times I_{\text{ИЦ МЭРТ } t}, \text{ руб./км (14),}$$

где:

$У_{ПКРj}$  – базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега, в ценах мая 2025 года, руб. (значение принимается в соответствии с таблицей 2);

$I_{\text{ИЦ Росстат}}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный индекс потребительских цен на все товары и услуги в целом по Российской Федерации за период с мая 2025 года по месяц, ближайший к началу срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании данных, публикуемых Росстатом на официальном сайте единой межведомственной информационно-статистической системы;

$I_{\text{ИЦ МЭРТ } t}$  – определенный в соответствии с пунктом 13 порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, установленного настоящим приказом, накопленный, начиная с календарного года расчета НМЦК, прогнозный индекс потребительских цен для  $t$ -го года срока исполнения контракта, рассчитываемый на основании прогноза Минэкономразвития России (если срок исполнения контракта превышает срок прогноза Минэкономразвития России, индекс потребительских цен для каждого года срока исполнения контракта, не указанного в прогнозе Минэкономразвития России, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза Минэкономразвития России), определяемый

Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации.

Таблица 2

Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега

№ п/п	Средний приведенный пробег на маршруте всех электробусов в t-м году исполнения действия контракта, $L_{пjt}$ , тыс. км (определяется в соответствии с пунктом 13)	Базовые удельные прочие затраты, входящие в состав расходов по обычным видам деятельности, в расчете на 1 км пробега ( $У_{пкрj}$ ), руб.
1	до 50	58,4
2	свыше 50 до 100	56,2
3	свыше 100 до 150	54,0
4	свыше 150 до 200	51,9
5	свыше 200 до 250	49,8
6	свыше 250 до 300	47,9
7	свыше 300 до 350	46,0
8	свыше 350 до 400	44,3
9	свыше 400 до 450	42,5
10	свыше 450 до 500	40,9
11	свыше 500 до 550	39,3
12	свыше 550 до 600	37,7
13	свыше 600 до 650	36,4
14	свыше 650 до 700	34,9
15	свыше 700 до 750	33,5
16	свыше 750 до 800	32,2
17	свыше 800	31,0

13. Средний приведенный пробег на маршруте всех электробусов в t-м году срока исполнения контракта ( $L_{пjt}$ ) определяется по формуле (15):

$$L_{пjt} = (L_{\Sigma t} / n) \times K_K, \text{ тыс. км (15),}$$

где:

$L_{\Sigma t}$  – предусмотренный условиями планируемой закупки суммарный планируемый пробег электробусов всех классов в t-м году, тыс. км;

n – количество предусмотренных условиями планируемой закупки маршрутов;

$K_K$  – коэффициент продолжительности осуществления перевозок по маршруту в течение года; значение коэффициента определяется по формуле (16):

$$K_K = D_{kt} / D_t \text{ (16),}$$

где:

$D_{kt}$  – число календарных дней в t-м году, ед.;

$D_t$  – число календарных дней, в которые по маршруту осуществляется перевозка пассажиров в t-м году, ед.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 5**  
к Порядку определения начальной  
(максимальной) цены контракта, цены  
контракта, заключаемого с единственным  
поставщиком (подрядчиком, исполнителем),  
начальной цены единицы товара, работы,  
услуги при осуществлении закупок в сфере  
регулярных перевозок пассажиров  
и багажа автомобильным транспортом  
и городским наземным электрическим  
транспортом, установленному приказом  
Министерства транспорта  
Российской Федерации  
от 19 ноября 2025 г. № 402

**Состав прочих затрат,  
входящих в состав расходов по обычным видам деятельности**

1. Расходы на командировки<sup>1</sup>.
2. Расходы подрядчика и индивидуальных предпринимателей, связанные с реализацией билетов (за исключением автовокзалов и автостанций).
3. Расходы, связанные с обслуживанием бесконтактных микропроцессорных транспортных карт, в том числе оплата услуг по учету пассажиров, кроме затрат на приобретение, установку и эксплуатацию в транспортных средствах контрольно-кассовой техники, а также расходов, связанных с оплатой услуг операторов, осуществляющих учет пассажиров и банковских комиссий за обработку транзакций по платежным картам.
4. Расходы на выдаваемые подрядчиком работникам подрядчика бесплатно форменную одежду и обмундирование, остающиеся в личном постоянном пользовании (сумма льгот в связи с их продажей по пониженным ценам).
5. Общепроизводственные расходы: на содержание и эксплуатацию основных средств (кроме транспортных средств); амортизационные отчисления и затраты на ремонт основных средств (кроме транспортных средств), расходы на страхование основных средств (кроме транспортных средств); расходы на отопление, освещение и содержание помещений управленческого и общехозяйственного назначения и их уборку; арендная плата за помещения; оплата труда работников, занятых обслуживанием производства, взносы на обязательные виды страхования в процентах от оплаты труда работников, занятых обслуживанием производства; другие аналогичные по назначению расходы, включаемые в прочие затраты, связанные с обычными видами деятельности.
6. Расходы на ремонт и восстановление основных средств (кроме транспортных средств).
7. Расходы на обеспечение нормальных условий труда<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Подпункт 12 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

<sup>2</sup> Статья 163 Трудового кодекса Российской Федерации.

8. Расходы на хранение транспортных средств.
9. Расходы на оплату услуг по предоставлению труда работников (персонала) сторонними организациями для участия в производственной деятельности<sup>3</sup>.
10. Оплата технических осмотров транспортных средств.
11. Оплата стоимости государственных регистрационных знаков транспортных средств.
12. Расходы на уплату регистрационных сборов и за выдачу свидетельств о регистрации транспортных средств.
13. Расходы на добровольное и обязательное страхование гражданской ответственности подрядчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.
14. Расходы на добровольное и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.
15. Расходы на добровольное страхование имущества подрядчика<sup>4</sup>.
16. Арендные (лизинговые) платежи за арендуемое (принятое в лизинг) имущество (кроме транспортных средств)<sup>5</sup>.
17. Лицензионные, экологические сборы и расходы на сертификацию продукции и услуг<sup>6</sup>.
18. Суммы комиссионных сборов за выполненные сторонними организациями работы (предоставленные услуги).
19. 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, в том числе услуг, оказываемых вневедомственной охраной в соответствии с законодательством Российской Федерации, 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)<sup>7</sup>.
20. Расходы на подготовку и переподготовку кадров<sup>8</sup>.
21. Расходы на подготовку и освоение новых производств, цехов и агрегатов.
22. Расходы в виде отчислений в резерв на предстоящую оплату отпусков работникам и (или) в резерв на выплату ежегодного вознаграждения за выслугу лет.
23. Расходы, связанные с реализацией федерального проекта «Безопасность

<sup>3</sup> Подпункты 18 и 19 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

<sup>4</sup> Пункт 3 статьи 3 Закона Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

<sup>5</sup> Федеральный стандарт бухгалтерского учета ФСБУ 25/2018 «Бухгалтерский учет аренды», утвержденный приказом Министерства финансов Российской Федерации от 16 октября 2018 г. № 208н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 25 декабря 2018 г., регистрационный № 53162), с изменениями, внесенными приказом Министерства финансов Российской Федерации от 29 июня 2022 г. № 101н (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 июля 2022 г., регистрационный № 69410).

<sup>6</sup> Статья 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации; постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2024 г. № 1990 «О порядке взимания экологического сбора»; Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

<sup>7</sup> Подпункт 6 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

<sup>8</sup> Пункт 3 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

дорожного движения» национального проекта «Инфраструктура для жизни».

24. Расходы на налоги, входящие в расходы по обычным видам деятельности.

25. Расходы на оплату услуг по хранению запасов топлива и расходы на оплату услуг сторонних организаций по хранению запасов смазочных материалов.

26. Расходы на оплату услуг сторонних организаций за прием, хранение и уничтожение экологически опасных отходов.

27. Возмещение ущерба в случае причиненного увечья, травм работников, выплата пособия в связи с производственным травматизмом.

28. Расходы на воду, используемую на технические нужды, без наличия водомера и дополнительного учета и контроля.

29. Расходы на санитарную обработку пассажирских транспортных средств.

30. Оплата услуг по транспортировке неисправных транспортных средств.

31. Расходы, связанные с оформлением путевых листов<sup>9</sup>.

32. Расходы, связанные проведением предрейсового и послерейсового медицинских осмотров водителей, предрейсового (или послерейсового) контроля технического состояния транспортных средств, независимо от способа организации этих работ, принятого у подрядчика (собственными силами или путем передачи части функций, операций внешним подрядчикам)<sup>10</sup>.

33. Расходы, связанные с доставкой персонала на работу и с работы в период после 00:00 часов и до 06:00 часов.

34. Расходы, связанные с выполнением требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры, и связанные с выполнением требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности, для транспортных средств по видам транспорта<sup>11</sup>.

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

36. Расходы на обеспечение контроля и управления движением транспортных средств (только для автобусного транспорта).

37. Расходы на содержание конечных станций автомобильного и городского электрического транспорта.

38. Расходы на содержание службы автоматики и связи, включающие расходы на оплату труда работников службы автоматики и связи, отчисления на обязательные виды страхования от фонда оплаты труда работников службы автоматики и связи, расходы на все виды технического обслуживания и ремонта средств автоматики и связи (только для трамваев и троллейбусов).

39. Управленческие расходы, в том числе административно-управленческие

---

<sup>9</sup> Статья 6 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

<sup>10</sup> Пункты 1 и 2 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

<sup>11</sup> Части 1 и 1.1 статьи 8 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

расходы; содержание персонала, не связанного с производственным процессом, расходы на оплату труда, выплату взносов на обязательные виды страхования; амортизационные отчисления и расходы на ремонт основных средств управленческого и общехозяйственного назначения; арендная плата за помещения общехозяйственного назначения; расходы на оплату информационных, аудиторских, консультационных, управленческих услуг и на командировки.

40. Расходы по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным с индивидуальными предпринимателями.

41. Расходы на управление организацией или ее отдельными подразделениями, в том числе заработная плата и взносы на обязательные виды страхования, а также расходы на приобретение услуг по управлению организацией или ее отдельными подразделениями.

42. Представительские расходы.

43. Расходы на почтовые, телефонные, телеграфные услуги, расходы на оплату услуг связи, вычислительных центров и банков, включая расходы на услуги факсимильной и спутниковой связи, электронной почты, а также информационных систем (СВИФТ (уникальный идентификатор банка в международной системе межбанковских переводов SWIFT)), информационно-телекоммуникационная сеть «Интернет» и иные аналогичные системы)<sup>12</sup>.

44. Расходы, связанные с приобретением права на использование программ для электронных вычислительных машин (далее – 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.

45. Взносы, вклады, уплачиваемые некоммерческим организациям, если уплата таких взносов, вкладов и иных обязательных платежей является значимым условием для осуществления деятельности организациями – плательщиками таких взносов, вкладов.

46. Расходы на набор работников, включая расходы на услуги специализированных организаций по подбору персонала.

47. Расходы на канцелярские товары.

48. 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)<sup>13</sup>.

49. Расходы, связанные с представлением форм и сведений государственного статистического наблюдения, если законодательством Российской Федерации на налогоплательщика возложена обязанность представлять эту информацию<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Подпункт 25 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

<sup>13</sup> Подпункт 20 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

<sup>14</sup> Подпункт 21 пункта 1 статьи 264 Налогового кодекса Российской Федерации.