Державне агентство автомобільних доріг України  
(Укравтодор)

Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна»  
(ДП «ДерждорНДІ»)

МЕТОДИКА

розрахунку витрат на перевезення працівників дорожніх організацій автомобільним транспортом до місця проведення дорожніх робіт

М 42.1-37641918-ххх:201х

Державне агентство автомобільних доріг України  
(Укравтодор)

Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна»  
(ДП «ДерждорНДІ»)

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. заступника Голови Державного агентства автомобільних доріг України

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_О.І. Харченко

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_201\_ р.

МЕТОДИКА

розрахунку витрат на перевезення працівників дорожніх організацій автомобільним транспортом до місця проведення дорожніх робіт

М 42.1-37641918-ххх:201х

*(проект, перша редакція)*

|  |  |
| --- | --- |
| ПОГОДЖЕНО  Начальник Відділу інноваційного розвитку Укравтодору  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.О. Цинка  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201\_ р. | РОЗРОБЛЕНО  Заступник директора з наукової роботи  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.О. Безуглий  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 р. |
| Директор Департаменту розвитку мережі доріг Укравтодору  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.Ю. Цепелєв  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201\_ р. | Науковий керівник, завідувач відділу економічних досліджень та визначення вартості дорожніх робіт  ДП «ДерждорНДІ»  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Ю.М. Бібик  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 р. |
| Начальник Управління експлуатації доріг Укравтодору  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ О.В. Федоренко  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201\_ р. |  |

**Продовження титульного листа**

|  |  |
| --- | --- |
| ПОГОДЖЕНО  Начальник відділу стандартизації та метрології ДП «ДерждорНДІ»  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ М.М. Стулій  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 201\_ р. | РОЗРОБЛЕНО  Відповідальний виконавець, молодший науковий співробітник відділу економічних досліджень та визначення вартості дорожніх робіт  ДП «ДерждорНДІ»  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Б.О. Стасюк  «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 р. |

**ЗМІСТ**

С.

[1 Сфера застосування 1](#_Toc492974968)

[2 Нормативні посилання 1](#_Toc492974969)

[3 Загальні положення 2](#_Toc492974970)

[4 Порядок розрахунку витрат на перевезення працівників на стадії складання інвесторської кошторисної документації 3](#_Toc492974971)

[5 Порядок розрахунку витрат на перевезення працівників на стадії складання ціни тендерної пропозиції (договірної ціни) та при проведенні взаєморозрахунків 6](#_Toc492974972)

[Додаток А.](#_Toc492974973) [Приклад розрахунку витрат на перевезення працівників у складі інвесторської кошторисної документації 10](#_Toc492974974)

[Додаток Б.](#_Toc492974975)[Приклад розрахунку витрат на перевезення працівників у складі ціни тендерної пропозиції 12](#_Toc492974976)

[Додаток В.](#_Toc492974977)[Бібліографія 16](#_Toc492974978)

# 1 СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

**1.1** Ця Методика застосовується при розрахунку витрат на перевезення працівників дорожніх організацій автомобільним транспортом до місця проведення дорожніх робіт при визначенні вартості нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів, а також експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та транспортних споруд на них (далі – дорожні роботи) на стадії складання інвесторської кошторисної документації, ціни тендерної пропозиції учасника процедури закупівлі (договірної ціни) та при проведенні взаєморозрахунків за обсяги виконаних робіт (наданих послуг), якщо місце розташування підрядної організації (пункт збору) знаходиться на відстані більше 3 км від місця проведення дорожніх робіт, а міський або приміський транспорт відсутній або не забезпечує перевезення працівників на об’єкт у зазначений час.

**1.2**Методика розроблена на основі положень ДСТУ Б Д 1.1-1,   
ДСТУ-Н Б Д.1.1-5, СОУ 42.1-37641918-050 та СОУ 42.1-37641918-085.

**1.3** Ця Методика призначається для використання підприємствами, установами та організаціями, що входять до сфери управління центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами та які є замовниками дорожніх робіт (Замовники), або проектантами дорожніх робіт (Проектанти), або виконують дорожні роботи (Підрядники).

# 2 НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

**2.1**У цій Методиці є посилання на такі нормативні документи:

ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 Правила визначення вартості будівництва

ДСТУ-Н Б Д.1.1-2:2013 Настанова щодо визначення прямих витрат у вартості будівництва

ДСТУ-Н Б Д.1.1-5:2013 Настанова щодо визначення розміру коштів на титульні тимчасові будівлі і споруди і інші витрати у вартості будівництва

СОУ 42.1-37641918-050:2012 Порядок визначення вартості капітального ремонту автомобільних доріг загального користування (державного та місцевого значення)

СОУ 42.1-37641918-085:2012 Правила визначення вартості робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування, мостів та інших транспортних споруд

# 3 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

**3.1** На стадії складання інвесторської кошторисної документації кошти на покриття додаткових витрат, пов’язаних з перевезенням робітників на об’єкт включаються до Глави 9 Кошти на інші роботи та витрати зведеного кошторисного розрахунку вартості об’єкта дорожніх робіт згідно 6.1.2 та №33 Додатку К ДСТУ Б Д.1.1-1.

**3.2**На стадії складання ціни тендерної пропозиції учасника процедури закупівлі (договірної ціни) додаткові витрати, пов’язані з перевезенням робітників на об’єкт включаються у Розділі І. Будівельні роботи договірної ціни у графі «Інші супутні витрати» за розрахунком №8, згідно 6.2.7.4 ДСТУ Б Д.1.1-1.

**3.3**При проведенні взаєморозрахунків за обсяги виконаних дорожніх робіт до Актів КБ-2В можливо включати кошти на покриття додаткових витрат, пов’язаних з перевезенням робітників на об’єкт пропорційно трудомісткості виконаних робіт за звітний період за умови передбачених на це коштів у договірній ціні.

# 4 ПОРЯДОК РОЗРАХУНКУ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ НА СТАДІЇ СКЛАДАННЯ ІНВЕСТОРСЬКОЇ КОШТОРИСНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ

**4.1** Згідно 5.4.3 ДСТУ-Н Б Д.1.1-5 витрати на перевезення працівників обчислюються калькуляційним методом на підставі даних проекту організації будівництва (далі – ПОБ) та діючих тарифів з перевезення.

**4.2** Розрахунок витрат на перевезення працівників (Вп) може бути виконаний за формулою 4.1:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.1) |

де Вт – загальна кошторисна трудомісткість по об’єкту в цілому (приймається за кошторисними документами), люд год;

Тзм – тривалість робочої зміни (за звичайних умов приймається 8 год), год;

Мр – кількість робітників, які щоденно перевозяться на об’єкт (приймається за даними ПОБ);

*k* – коефіцієнт використання робочого часу, який враховує перерви у роботі (приймається у розмірі 0,8-1,0);

Ча – норма часу експлуатації автобуса, год;

Ва – вартість експлуатації автобуса, грн/год.

**4.2.1** У тому випадку, коли відсутні дані щодо необхідної кількості робітників, які щоденно перевозяться на об’єкт (Мр), кількість робітників можна визначити за формулою 4.2:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.2) |

де Тк – тривалість виконання робіт (за контрактом), робочих днів.

**4.2.2** Коефіцієнт використання робочого часу, який враховує перерви у роботі, має враховувати об’єктивні технологічні перерви, пов’язані зі складністю виконання робіт. Цей коефіцієнт можливо приймати   
на рівні 0,8 при виконанні робіт з нового будівництва або реконструкції,   
0,9 при виконанні робіт з ремонтів та 0,9-1,0 при наданні послуг з експлуатаційного утримання.

**4.2.3**Норма часу експлуатації автобуса (Ча) розраховується за формулою 4.3. У випадку відсутності даних, щодо відстані перевезень, можливо використовувати усереднені відстані перевезень, наведені у Додатку В ДСТУ-Н Б Д.1.1-2:

|  |  |
| --- | --- |
|  | (4.3) |

де Р1+Р2+Р3+Р4 – відстань від пункту збору до об’єкта, в залежності від типу покриття:

Р1 – тверде покриття удосконаленого типу, км;

Р2 – тверде покриття перехідного типу, км;

Р3 – природне покриття (ґрунтове), км;

Р4 – в межах населених пунктів, км;

V1 – швидкість на дорогах з твердим покриттям удосконаленого типу, приймається 49 км/год;

V2 – швидкість на дорогах з твердим покриттям перехідного типу, приймається 37 км/год;

V3 – швидкість на дорогах з природним покриттям (ґрунтових), приймається 28 км/год;

V4 – швидкість на дорогах в межах населених пунктів, приймається 25 км/год;

Тп – час простою автобуса, з моменту прибуття на об’єкт до відбуття його на пункт збору, враховуючи час на збори після робочої зміни (за звичайних умов приймається 9,5 год), год;

То – час обідньої перерви (за звичайних умов приймається   
1 год), год.

**4.2.4**Вартість 1 маш год експлуатації автобуса (Ва) може визначатися виходячи з даних таблиці 4.1. Також, Замовник та Проектант можуть використовувати інші джерела інформації (цінові пропозиції перевізників, актуальні Усереднені показники вартості експлуатації машин і механізмів тощо) для визначення актуальної вартості експлуатації автобуса або індекси споживчих цін для приведення вартості експлуатації в актуальний рівень цін.

**Таблиця 4.1** – Усереднена вартість експлуатації автобуса (у цінах 2017 року)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ч.ч.** | **Пасажиромісткість автобуса, чол** | **Вартість експлуатації, грн/год** |
| **1** | **Від 7 до 16** | **200-250** |
| **2** | **Від 17 до 27** | **220-350** |
| **3** | **Від 28 до 32** | **300-400** |
| **4** | **Від 33 до 55** | **320-600** |
| **5** | **Від 56 до 71** | **625** |

**4.3**Приклад розрахунку вартості перевезення наведено у Додатку А.

# 5 ПОРЯДОК РОЗРАХУНКУ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ НА СТАДІЇ СКЛАДАННЯ ЦІНИ ТЕНДЕРНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ (ДОГОВІРНОЇ ЦІНИ) ТА ПРИ ПРОВЕДЕННІ ВЗАЄМОРОЗРАХУНКІВ

**5.1**Витрати на перевезення працівників обчислюються калькуляційним методом, виходячи з даних ПОБ та актуальних цін на матеріально-технічні ресурси.

**5.2** Розмір витрат на перевезення працівників розраховується, виходячи з розміру витрат, передбачених в інвесторській кошторисній документації. У випадку перевищення витрат на перевезення, врахованих у складі ціни тендерної пропозиції над витратами, передбаченими інвесторським кошторисом, різниця може бути компенсована за рахунок коштів на покриття додаткових витрат, пов’язаних з інфляційними процесами, коштів на покриття ризиків, або економії по іншим статтям витрат.

**5.3**Розрахунок витрат на перевезення працівників (Вп) може бути виконаний за формулою 4.1. При цьому, всі елементи витрат приймаються за даними, виходячи з фактичних умов виконання робіт.

**5.3.1**Загальна кошторисна трудомісткість по об’єкту приймається відповідно до її розрахованого розміру у ціні тендерної пропозиції.

**5.3.2**Тривалість робочої зміни приймається відповідно до колективного договору (або інших установчих документів) Підрядника.

**5.3.3**Кількість робітників, які мають щоденно перевозитись на об’єкт визначається на основі даних ПОБ та фактичного штату працівників.

**5.3.4**Коефіцієнт використання робочого часу має бути обґрунтований та підтверджений розрахунком. У разі використання коефіцієнту 1,0 складання підтверджуючих розрахунків не потрібне.

**5.3.5**Норма часу експлуатації автобуса має бути обґрунтована та підтверджена розрахунком. Розрахунок може бути виконаний на основі даних, наведених в інвесторській кошторисній документації та з використанням формули 4.3.

**5.3.6**Вартість експлуатації автобуса (Ва) розраховується за формулою 5.1. При здійсненні оренди автобуса, Підрядником проводиться моніторинг цін на такі послуги в регіоні і обирається найдешевший тариф. Моніторинг цін має бути підтверджений документально.

|  |  |
| --- | --- |
|  | (5.1) |

де Б – витрати енергоносіїв (бензину або дизельного палива), може бути визначена за [1] або відповідно до внутрішньофірмових норм (стандартів) Підрядника, грн/год;

М – витрати мастильних матеріалів, може бути визначена за [1] або відповідно до внутрішньофірмових норм (стандартів) Підрядника, грн/год;

ЗП – витрати на оплату праці водія автобуса, визначається згідно 5.3.6.1, грн/год;

А – амортизаційні відрахування, визначені відповідно до чинного законодавства та з урахуванням 5.3.6.2, грн/год;

ТО – витрати на технічне обслуговування і ремонт, включаючи витрати на заміну шин, визначаються виходячи з даних бухгалтерського обліку за попередній період та нормативного наробітку, грн/год;

І – інші прямі витрати, пов’язані з утриманням дільниці механізації, що враховують витрати на амортизацію і витрати на утримання, експлуатацію будівель і споруд дільниці механізації на підставі бухгалтерського обліку за попередній період та сумарного наробітку всього парку дорожньо-будівельних машин та механізмів, грн/год;

НВ – непрямі витрати, що враховують податки з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів; збір за забруднення навколишнього природного середовища; плату за проведення технічного огляду; податок на землю, що її займає дільниця механізації, грн/год.

**5.3.6.1**Витрати на оплату праці (ЗП) визначаються виходячи з нормативно-розрахункових трудовитрат і вартості 1 люд год. Нормативно-розрахункові трудовитрати (ТВ) можуть бути визначені за формулою 5.2 та нормами, наведеними у [2] або відповідно до внутрішньофірмових норм (стандартів) Підрядника. Вартість 1 люд год (Влг) визначається з урахуванням рекомендацій центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері будівництва, містобудування та архітектури при виконанні робіт з нового будівництва та реконструкції автомобільних доріг та центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами при виконанні робіт з ремонтів автомобільних доріг.

|  |  |
| --- | --- |
|  | (5.2) |

де Тео – трудомісткість щоденного обслуговування, люд год;

Тто1, Тто2 – трудомісткість першого та другого технічних обслуговувань, люд год;

Тпр – трудомісткість поточного ремонту в розрахунку на 1000 км, люд год;

Ппр1, Ппр2 – періодичність першого та другого технічних обслуговувань, км;

ЄСВ – коефіцієнт, що враховує розмір відрахувань на єдиний соціальний внесок, %.

**5.3.6.2**При розрахунку розміру амортизаційних відрахувань рекомендовано враховувати термін корисної експлуатації автобуса у розмірі 5 років та річний наробіток у розмірі 1750 маш год.

**5.4**Приклад розрахунку вартості перевезення наведено у Додатку Б.

**5.5**Витрати на перевезення працівників при взаєморозрахунках за обсяги виконаних дорожніх робіт включаються згідно показників, зафіксованих у договірній ціні пропорційно трудомісткості їх виконання. За твердої договірної ціни, ціни на матеріально-технічні ресурси можуть бути уточнені, якщо це передбачено умовами договору (контракту). За динамічної договірної ціни, ціни на матеріально-технічні ресурси уточнюються та підтверджуються накладними на їх придбання.

# ДОДАТОК А

(довідковий)

# ПРИКЛАД РОЗРАХУНКУ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ У СКЛАДІ ІНВЕСТОРСЬКОЇ КОШТОРИСНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ

**А.1** Вихідні дані для прикладу прийнято на основі умовних чисел:

**А.1.1** загальна кошторисна трудомісткість по об’єкту в цілому складає 5315 люд год;

**А.1.2** тривалість робочої зміни складає 8 год;

**А.1.3** вид робіт – капітальний ремонт;

**А.1.4** тривалість виконання робіт складає 20 робочих днів;

**А.1.5** відстань від пункту збору до об’єкта складає 15 км, у тому числі 5 км у межах міста, 5 км по автомобільній дорозі з твердим покриттям удосконаленого типу та 5 км по ґрунтовій автомобільній дорозі;

**А.1.6** час обідньої перерви складає 1 год, час простою у зв’язку зі зборами працівників після закінчення робочого дня складає 30 хв.

**А.2** Витрати на перевезення працівників визначаються за формулою 4.1. Для виконання цього розрахунку, необхідно попередньо визначити кількість робітників, які щоденно перевозяться на об’єкт, норму часу та вартість експлуатації автобусу. Для цього використаємо формули 4.2, 4.3 та дані таблиці 4.1.

**А.2.1** Кількість робітників, які щоденно перевозяться на об’єкт (Мр) визначається за формулою 4.2 (оскільки дані ПОБ відсутні):

**А.2.2** Норма часу експлуатації автобуса (Ча) розраховується за формулою 4.3:

**А.2.2** Вартість експлуатації автобуса (Ва) розраховується за даними таблиці 4.1. Кількість робітників складає 36 чол, а отже усереднена вартість експлуатації складає 358,18 грн за год.

**А.3** Отже, витрати на перевезення працівників складають:

# ДОДАТОК Б

(довідковий)

# ПРИКЛАД РОЗРАХУНКУ ВИТРАТ НА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ У СКЛАДІ ЦІНИ ТЕНДЕРНОЇ ПРОПОЗИЦІЇ

**Б.1** Вихідні дані для прикладу прийнято на основі умовних чисел:

**Б.1.1** загальна кошторисна трудомісткість по об’єкту в цілому по ціні тендерної пропозиції складає 4895 люд год;

**Б.1.2** тривалість робочої зміни складає 7,2 год;

**Б.1.3** вид робіт – капітальний ремонт;

**Б.1.4** тривалість виконання робіт складає 20 робочих днів;

**Б.1.5** чисельність працівників складає 38 чол;

**Б.1.6** відстань від пункту збору до об’єкта складає 18 км, у тому числі 5 км у межах міста, 5 км по автомобільній дорозі з твердим покриттям удосконаленого типу та 8 км по ґрунтовій автомобільній дорозі;

**Б.1.7** час обідньої перерви складає 45 хв, час простою у зв’язку зі зборами працівників після закінчення робочого дня складає 20 хв.

**Б.1.8** поточні ціни на бензин складають 20,22 грн/л, на мастильні матеріали 114,93 грн/л, згідно накладних на придбання;

**Б.1.9** заробітна плата водія складає 33,24 грн/год, яка розрахована виходячи з розміру заробітної плати у розмірі 5500 грн/міс для розряду 3,8;

**Б.1.10** балансова вартість автобуса складає 348000 грн, згідно бухгалтерських даних;

**Б.1.11** витрати на технічне обслуговування і ремонт за минулий рік складають 48000 грн, згідно бухгалтерських даних;

**Б.1.12** витрати на утримання споруди дільниці механізації за минулий рік складають 8250 грн, згідно бухгалтерських даних;

**Б.1.13** сумарний наробіток парку дорожньо-будівельних машин 15750 год;

**Б.1.14** податки, що враховуються в непрямих витратах складають 0,45 грн/год.

**Б.2** Витрати на перевезення працівників визначаються згідно 5.3. Для виконання цього розрахунку, необхідно попередньо визначити норму часу та вартість експлуатації автобусу. Для цього використаємо 5.3.6 та формулу 4.3.

**Б.2.1** Норма часу експлуатації автобуса (Ча) розраховується за формулою 4.3:

**Б.2.2** Длярозрахунку вартості експлуатації автобуса (Ва) необхідно попередньо визначити витрати бензину та мастильних матеріалів, витрати на оплату праці водія автобуса, амортизаційні відрахування, витрати на технічне обслуговування і ремонт, витрати на утримання дільниці механізації, а також податки з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів.

**Б.2.2.1** Витрати бензину можуть бути визначені за прийнятими внутрішньофірмовими стандартами і складають 45 л/100 км пробігу. Таким чином, на 1 перевезення припадає 0,45 л/км ∙ 18 км ∙ 2 = 16,2 л. Приймаючи тривалість одного перевезення у розмірі 8,73 год, витрата бензину на 1 год складе 16,2 л ÷ 8,73 год = 1,86 л/год. Розмір коштів, які передбачають відшкодування вартості бензину складає 1,86 л/год ∙   
∙ 20,22 грн/л = 37,61 грн/год.

**Б.2.2.2** Витрати мастильних матеріалів можуть бути визначені за прийнятими внутрішньофірмовими стандартами і складають 8 л/100 км пробігу. Таким чином, на 1 перевезення припадає 0,08 л/км ∙ 18 км ∙ 2 = 2,88 л. Приймаючи тривалість одного перевезення у розмірі 8,73 год, витрата мастильних матеріалів на 1 год складе 2,88 л ÷ 8,73 год =   
= 0,33 л/год. Розмір коштів, які передбачають відшкодування вартості мастильних матеріалів складає 0,33 л/год ∙ 114,93 грн/л = 37,93 грн/год.

**Б.2.2.3** Витрати на оплату праці водія автобуса визначаються згідно 5.3.6.1. Згідно 2.4 Додатку Д [2] трудомісткість щоденного обслуговування прийнято у розмірі 1 люд год; трудомісткість першого та другого технічних обслуговувань прийнято у розмірі 7,5 та 31,5 люд год відповідно; трудомісткість поточного ремонту прийнято у розмірі 6,8 люд год в розрахунку на 1000 км; періодичність першого та другого технічних обслуговувань прийнято 5000 та 20000 км відповідно. Отже, використавши формулу 5.2 розрахуємо витрати на оплату праці (ЗП):

**Б.2.2.4** Витрати на амортизацію автобуса визначаються згідно 6.3.6.2. Отже, витрати на амортизацію складають 348000 грн ÷ 5 р ÷  
÷ 1750 маш год = 39,77 грн/год. Витрати на ремонт і ТО складають   
48000 грн ÷ 1750 маш год = 27,43 грн/год.

**Б.2.2.5** Витрати, пов’язані з утриманням споруди дільниці механізації складають 8250 грн ÷ 15750 маш год = 0,52 грн/год.

**Б.2.2.6** Отже, вартість експлуатації автобуса складає:

Ва = 37,61 + 37,93 + 409,00 + 39,77 + 27,43 + 0,52 = 552,26 грн/год

**Б.2.3** Витрати на перевезення працівників складають:

**Б.3** Якщоприйняти дані з Додатку А, Підрядник має право на компенсацію витрат на перевезення працівників у розмірі 69 480,09 грн за рахунок передбачених на це коштів в інвесторському кошторисі. Різниця 16 776,93 грн може бути компенсована Підрядником за рахунок коштів на покриття додаткових витрат, пов’язаних з інфляційними процесами, коштів на покриття ризиків, або економії по іншим статтям витрат.

# ДОДАТОК В

(довідковий)

# БІБЛІОГРАФІЯ

1. Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 10.02.1998 №43, із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства транспорту від 17.12.2002 № 893; від 16.02.2004 № 99; від 05.08.2008 № 973; від 07.10.2011 № 411 та Наказом Міністерства інфраструктури від 24.01.2012 № 36.
2. Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту, затверджене наказом Мінтрансу України від 30.03.98 № 102.
3. Закон України «Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов’язкове державне соціальне страхування».