Правительство Москвы
Комитет по архитектуре и градостроительству **города Москвы**

СБОРНИК

базовых цен на проектные работы по организации дорожного движения

МРР–3.2.44-04

2004

gost.e-ecolog.ru

«Сборник базовых цен на проектные работы по организации дорожного движения МРР-3.2.44-04» разработан временным творческим коллективом специалистов ГУП»НИАЦ» Москомархитектуры и ООО «Автодорцентр» и введен в действие приказом по Москомархитектуре от 02 04 04 №43 на основании решения Межведомственного совета по ценовой политике в строительстве при Правительстве Москвы (протокол от 25 03 04 № 1/МС-9-04).

«Сборник базовых цен на проектные работы по организации дорожного и движения МРР-3 2 44-04» предназначен для определения стоимости проектных работ в условиях Москвы

Настоящий документ **не может быть полностью или** частично воспроизведен, тиражирован и распространен **в качестве официального издания** без разрешения Москомархитектуры.

© Государственное унитарное предприятие города Москвы «Управление экономических исследований, информатизации и координации проектных работ»
(ГУП «НИАЦ»), 2004 г.

ВВЕДЕНИЕ

«Сборник базовых цен на проектные работы по организации дорожного движения» разработан временным творческим коллективом (ВТК) специалистов ГУП «НИАЦ» Москомархитектуры и ООО «Автодорцентр».

«Сборник» разработан по заданию ООО «Автодорцентр» в базовом уровне цен на 01.01.98 года.

Базовые цены рассчитаны на основе нормируемых трудозатрат по методике, утвержденной Региональной межведомственной комиссией по ценовой и тарифной политике при Правительстве г. Москвы (протокол от 22.08.01 № 6-86-1003/1-22).

Состав проектных работ по организации дорожного движения и их трудоемкость приняты на основе действующих нормативных документов, в том числе:

- Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196 ФЗ;

- «Гражданский кодекс Российской Федерации», часть I и II;

- "Правила дорожного движения Российской Федерации" (введены в действие с 1 апреля 2001 г.);

- МГСН 1.01-99, «Нормы и правила проектирования планировки и застройки г.Москвы"»;

- Распоряжение Первого заместителя Премьера Правительства Москвы от 23 октября 1998 г. (№971-РЗП) «О дополнительных мерах по усилению контроля и обеспечению безопасности дорожного движения при проведении дорожно-строительных работ на городских улицах и магистралях»;

- Постановление Правительства Москвы № 603 от 8 августа 2000 г. «Об утверждении Правил производства земляных и строительных работ, прокладки и переустройства инженерных сетей и коммуникаций в г. Москве».

При разработке «Сборника» учтен опыт применения методического документа «Порядок определения стоимости проектных работ при разработке проектов организации движения при проведении дорожно-строительных работ на городских улицах и магистралях», разработанного ООО «НАНИ Дизайн Транспроект» и введенного в действие с 01 апреля 2000 г. протоколом № 9 рабочей группы по ценовой политике в строительстве Региональной межведомственной комиссии по ценовой и тарифной политике при Правительстве Москвы (РМВК).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Базовые цены на работы и услуги сформированы на основе нормируемых трудозатрат.

1.2. Классификация и номенклатура работ, выполняемых ООО «Автодорцентр» представлена в разделе 2.

1.3. Базовые цены рассчитаны в уровне цен на 01.01.98 г.

Приведение базовых цен к текущему уровню осуществляется с помощью индексов, утверждаемых Межведомственным Советом по ценовой политике в строительстве при Правительстве Москвы.

1.4. В базовых ценах учтены затраты на оплату труда всех исполнителей работ и услуг, содержание административно-управленческого персонала, отчисления на государственное социальное страхование, а также материальные затраты, амортизационные отчисления на полное восстановление основных производственных фондов и расходы по всем видам их ремонта, арендная плата и прибыль.

1.5. В базовую цену не входят и подлежат компенсации заказчиком:

- оплата счетов организаций, осуществляющих согласование разрабатываемой документации;

- затраты на изготовление дополнительных экземпляров документации;

- стоимость услуг по выполнению дополнительных работ, в том числе дополнительных согласований;

- затраты на международные и междугородные телефонные переговоры, международные и междугородные почтово-телеграфные отправления;

- затраты на переводы с иностранного на русский и с русского на иностранный;

- плата налога на добавленную стоимость.

2. КЛАССИФИКАЦИЯ ВИДОВ ПРОЕКТНЫХ РАБОТ И ФАКТОРОВ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА ТРУДОЕМКОСТЬ ИХ ВЫПОЛНЕНИЯ

2.1. Проектные работы на организацию дорожного движения (ОДД) подразделяются на 4-е группы – А, Б, В, Г.

Группа А.

Проекты организации движения на новых проектируемых автомобильных магистралях (улицах, проездах, дорогах) и (или) на реконструируемых существующих автомобильных магистралях (улицах, проездах, дорогах).

Цель – обеспечить пропуск перспективных транспортных потоков и других участников дорожного движения по вновь построенным и (или) реконструированным автомобильным магистралям (улицам, проездам) на время эксплуатации (на постоянное время).

Группа Б.

Проекты организации дорожного движения (ОДД) при проведении строительных, ремонтных и геодезических работ на существующих проезжих автомобильных магистралях (улицах, дорогах, проездах).

Цель – обеспечить пропуск существующих транспортных потоков по существующей улично-дорожной сети и сохранение безопасных пешеходных путей.

Группа В.

Проекты организации дорожного движения на время размещения строительных площадок при возведении и реконструкции городских объектов различного назначения.

Цель – обеспечить пропуск существующих транспортных потоков и безопасность путей следования пешеходов в зоне дорожного полотна, на которую оказывает влияние строительная площадка, частично размещенная на проезжей части или примыкающая к ней.

Группа Г.

Проекты организации дорожного движения на время эксплуатации городских объектов различного назначения.

Цель – обеспечить пропуск перспективных транспортных потоков и других участников дорожного движения по существующей улично-дорожной сети после введения в эксплуатацию построенных городских объектов.

В проектах организации дорожного движения предметами проектирования являются технические средства организации дорожного движения: дорожные знаки по ГОСТ 10807-78, дорожная разметка по ГОСТ 51256-99, светофоры по ГОСТ 25695-91, дорожные ограждения по ГОСТ 26804-86 и направляющие устройства по ГОСТ Р 50970-96 и ГОСТ Р 50971-96. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены в «ГОСТ 23457-86 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

2.2. При разработке проектов ОДД по группе «А» выполняются следующие виды проектных работ:

- расстановка дорожных знаков на период эксплуатации дороги;

- обозначение демонтажных работ (в случае необходимости) на существующие дорожные знаки;

- нанесение дорожной разметки на период эксплуатации дороги;

- размещение светофорных объектов (транспортных и пешеходных);

- расчет времени светофорных циклов, отдельных фаз и пофазных разъездов для регулирования движения транспорта;

- размещение внеуличных и уличных регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов;

- размещение остановочных пунктов городского пассажирского транспорта;

- размещение направляющих транспортных и пешеходных ограждений;

- установка информационно-указательных дорожных знаков индивидуального проектирования.

2.2.1. Факторы, оказывающие влияние на трудоемкость выполнения проектных работ по группе «А»:

- местоположение магистрали на территории города по принципу функционального зонирования;

- категория проектируемой магистрали;

- количество полос движения;

- наличие транспортных пересечений и (или) примыканий, в том числе в разных уровнях с учетом классности;

- наличие регулируемых с помощью АСУД (автоматизированных систем управления движением) примыканий и (или) пересечений существующих и проектируемых на рассматриваемой территории;

- наличие существующих и (или) перспективных маршрутов городского общественного транспорта на рассматриваемых магистралях, улицах, проездах;

- необходимость изменения местоположения въездов и выездов с территории кварталов проектируемой застройки.

2.3 При разработке проектов ОДД по группе «Б» выполняются следующие виды проектных работ:

- расстановка временных дорожных знаков;

- обозначение демонтажных работ (в случае необходимости) на существующие дорожные знаки;

- нанесение временной дорожной разметки на проезжих частях улиц;

- размещение временных уличных регулируемых и (или) нерегулируемых пешеходных переходов;

- размещение остановочных пунктов городского пассажирского транспорта;

- размещение временных направляющих транспортных ограждений;

- выполнение схем маршрутов объездов по УДС города (при закрытии сквозных проездов);

- установка информационных щитов.

2.3.1. Факторы, оказывающие влияние на трудоемкость выполнения проектных работ по группе «Б»:

- ширина проезжей части;

- наличие маршрутов городского общественного транспорта;

- прохождение трасс подземных коммуникаций в зонах транспортных пересечений и примыканий;

- расстояние зон производства работ по отношению к транспортным пересечениям и примыканиям (в пределах 70,0 м.). Организация движения в этом случае изменяется на трех и более транспортных направлениях;

- наличие двух и более этапов производства работ на рассматриваемом участке дороги (улицы);

- выполнение схемы существующей дорожной разметки по требованию заказчика или согласующей организации;

- обследования интенсивностей движения транспортных потоков на УДС по требованию согласующих организаций.

2.4. В состав проектов ОДД по группе «В» входят следующие виды проектных работ:

- размещение въездов и выездов на территорию строительной площадки объекта;

- расстановка временных дорожных знаков;

- обозначение демонтажных работ (в случае необходимости);

- нанесение временной дорожной разметки;

- размещение временных уличных регулируемых и (или) нерегулируемых пешеходных переходов;

- размещение временных светофорных объектов (транспортных и пешеходных);

- размещение остановочных пунктов городского пассажирского транспорта;

- размещение строительного ограждения с сигнальным освещением;

- размещение временных направляющих транспортных и пешеходных ограждений;

- выполнение схем маршрутов подъезда строительных машин и путей следования пешеходов;

- размещение пешеходных галерей;

- установка информационных щитов.

2.4.1. Факторы, оказывающие влияние на трудоемкость выполнения проектных работ по группе «В»:

- местоположение строящегося объекта на территории города по признаку функционального зонирования;

- ширина проезжей части;

- наличие маршрутов городского общественного транспорта;

- расстояние места размещение строительных площадок от транспортного пересечения или примыкания (не далее 70 м).

- требования заказчика и (или) согласующих организаций о необходимости разработки в составе проекта схем:

а) путей следования строительного автотранспорта;

б) путей следования пешеходов в районе расположения строительной площадки.

2.5. При разработке проектов ОДД по группе «Г» учитываются следующие факторы, оказывающие влияние на выполнение проектных работ:

- размещение въездов и выездов на территорию построенного объекта (при объектную территорию);

- расстановка дорожных знаков на время эксплуатации объекта;

- обозначение демонтажных работ (в случае необходимости);

- нанесение дорожной разметки на время эксплуатации объекта;

- размещение светофорных объектов (транспортных и пешеходных);

- расчет времени светофорных циклов отдельных фаз и пофазных разъездов для регулирования движения транспорта;

- размещение внеуличных и уличных регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходов;

- размещение остановочных пунктов городского пассажирского транспорта;

- размещение направляющих транспортных и пешеходных ограждений на время эксплуатации объекта;

- расчет количества машино-мест на приобъектной стоянке автомобилей;

- размещение автомобильных приобъектных стоянок со схемой расстановки автомобилей;

- установка информационно-указательных дорожных знаков индивидуального проектирования.

2.5.1. Факторы, оказывающие влияние на трудоемкость выполнения проектных работ по группе «Г»:

- местоположение эксплуатируемого объекта на территории города по признаку функционального зонирования и площадь территории, занимаемая объектом;

- ширина проезжей части улиц, к которым примыкает объект;

- наличие маршрутов городского общественного транспорта на улицах, примыкающих к эксплуатируемому объекту;

- расстояние места размещения эксплуатируемого объекта к транспортным пересечениям и примыканиям (не далее 70 м.).

2.6. Натурные обследования:

- интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков – выборочный учет движения по месту проведения работ, как правило, в «час пик»;

- существующей организации движения транспорта и пешеходов по месту проведения работ;

- организации дорожного движения на прилегающей территории;

- транспортных пересечений и примыканий со светофорным регулированием;

- схем движения городского пассажирского транспорта в районе проектирования;

- фотофиксация условий дорожного движения в районе проектирования.

3. МЕТОДИКА РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ И УСЛУГ

3.1. Стоимость рассчитывается по формуле:

$$C_{о.д.(т)} = [\sum_{i=1}^{i=n} (БЦ_{i(98)} \bullet \prod_{i=1}^{i=n} ПК_{кi})] \bullet \prod_{j=1}^{j=n} ПК_{кj} \bullet К_{пер} \qquad (1)$$

где:

$C_{о.д.(т)}$ – стоимость работы в целом в текущих ценах;

$БЦ_{i(98)}$ - базовые цены на работы и услуги, в уровне цен на 01.01. 1998 г. (приведены в разделе 4);

$\prod_{i=1}^{i=n} ПК_{кi}$ - произведение корректирующих коэффициентов к базовым ценам, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы (таблицы 1 и 2);

$\prod_{j=1}^{j=n} ПК_{кj}$ - произведение корректирующих коэффициентов к общей стоимости работы (таблица 3);

$К_{пер}$ – коэффициент инфляционного изменения базовой стоимости проектирования для использования при формировании договорных цен.

По объектам городского заказа $К_{пер}$ должен применяться с учетом норматива стоимости проектирования $N_{гз}$.

Значения $К_{пер}$ и $N_{гз}$. принимаются в соответствии с решениями Межведомственного совета по ценовой политике в строительстве при Правительстве Москвы.

3.2. Величина базовых цен рассчитана на основе нормируемых трудозатрат в соответствии с методикой, утвержденной Региональной межведомственной комиссией по ценовой и тарифной политике при Правительстве г. Москвы (протокол от 22.08.01 №6-86-1003/1-22).

3.3. Значения корректирующих коэффициентов к базовым ценам общей стоимости проектных работ представлены в таблицах № 1 - 3.

Значения корректирующих коэффициентов, учитывающих категорию проектируемых магистралей (улиц)

Таблица 1

№№ пп	Категория магистралей	Значения $K_{кт}$	Примечания
1	2	3	4
	Улицы и дороги местного значения: - с количеством полос движения менее 4 (менее двух полос движения в каждую сторону); - с 4-мя полосами движения (по две полосы движения в каждую сторону)	 0,9 0,95	Для проектов группы А
	Магистральные улицы: а) районного значения - с 4-мя полосами движения (по две полосы движения в каждую сторону) - с 6-ю полосами движения (по три полосы движения в каждую сторону) б) общегородского значения II класса - с 6-ю полосами движения (по три полосы движения в каждую сторону) - с 8-ю полосами движения (по четыре полосы движения в каждую сторону) I класса - с 6-ю полосами движения (по три полосы движения в каждую сторону) - с 8-ю полосами движения и более (по четыре полосы движения и более в каждую сторону)	 1,0 1,1 1,15 1,2 1,25 1,3	

Значения корректирующих коэффициентов, учитывающих количество *этапов (захваток) работ при проведении* строительных, ремонтных и геодезических работ на существующих проезжих частях автомобильных дорог:

Таблица 2

№№ пп		Значения $K_{кi}$	Примечания
1	2	3	4
1.	При количестве этапов (захваток) работ: - до 20; - от 21 до 40; - от 41 до 60 - более 60	 1,0 0,9 0,8 0,75	Для проектов группы Б

Значения корректирующих коэффициентов, применяемых к общей стоимости проектных работ

Таблица 3

№№ пп		Значения $K_{кi}$	Примечания
1	2	3	4
1.	При наличии движения маршрутов городского пассажирского транспорта по территории проектирования	1,2	
2.	При наличии на территории проектирования транспортных пересечений и примыканий (регулируемых с помощью АСУД и нерегулируемых): - в одном уровне; - в разных уровнях	 1,1 1,2	
3.	При площади территории проектирования: - от 1 га до 3 га; - более 3 га	 0,8 0,75	Для проектов групп В и Г
4.	При разработке - второго варианта проекта; - каждого последующего варианта	 0,8 0,5	Коэффициент применяется к стоимости основного варианта проекта

4. БАЗОВЫЕ ЦЕНЫ НА РАБОТЫ И УСЛУГИ

№№ пп	Наименование работ	Единица измерения	$БЦ_{(98)}$ руб	Нормативная продолжит в днях Тн	Примечания
1	2	3	4	5	6
1.	**Изучение и анализ исходной информации и документации**	проект	2967,7	2	
2	**Проведение натурных обследований**	1 га	1197,2	1	
3	**Разработка концепции проектирования**	проект	9296,8	5	
4	**Разработка проектной документации:**				
4 1.	Размещение въездов-выездов с прилегающих и строительных территорий на улично-дорожную сеть, включенную в площадь проектирования	1 «въезд-выезд»	1258,5	1	
4 2	Расстановка дорожных знаков:				
	- для инженерного обустройства дорог (улиц);	до 10 знаков на 100 пог.м. магистрали районного значения с 4-мя полосами движения (по две в каждую сторону)	1614,5	1	Применять корректирующие коэффициенты в соответствии с таблицей 1
	- для прокладки инженерных коммуникаций и ремонта дорожной одежды;	до 22 дорожных знаков на 1 этап (захватку) работ	1197,2	1	Применять кор. коэф. в соответствии с табл 2
	- для инженерного обустройства площадных объектов.	1000 кв.м.	1614,5	1	При расположении зон производства работ или площадных объектов ближе 70,0 м к транспортным пересечениям и примыканиям применять $К_к = 1,1$
4 3.	Разработка схемы демонтажных работ	1 га	1197,3	1	

Продолжение таблицы

1	2	3	4	5	6
4.4.	Разработка схемы нанесения дорожной разметки:				Для выполнения схем существующей разметки применять корректирующий коэффициент $K_к$=0,85
	- для инженерного обустройства дорог(улиц);	100 пог.м. на магистрали районного значения с 4-мя полосами движения (по две в каждую сторону)	1614,5	1	Применять корректирующие коэффициенты в соответствии с таблицей 1
	- для прокладки инженерных коммуникаций и ремонта дорожной одежды;	до 100 пог.м. на 1 этап (захватку) работ	374,1	0,5	Применять корректирующие коэффициенты в соответствии с таблицей 2
	- для инженерного обустройства площадных объектов.	1000 кв.м	1197,2	1	
4.5.	Проведение натурных обследований и обработка данных для проектирования и (или) изменения режима светофорного объекта	чел/дней	385,5	1	
4.6.	Проектирование схемы организации движения на светофорном объекте (в том числе расчет времени светофорного цикла и фаз)	1 расчет	2448,9	3	
4.7.	Размещение нерегулируемых пешеходных переходов	шт.	598,6	0,5	Для проектов группы А применять корректирующие коэффициенты в соответствии с таблицей 1
4.8.	Размещение остановочных пунктов ГПТ (2 посадочные площадки):				
	- для инженерного обустройства;	2 посадочные площадки на 400 пог.м. магистра-	1197,2	1	

Продолжение таблицы

1	2	3	4		5
		ли районного значения с 4-мя полосами движения (по две в каждую сторону)			
	- для прокладки инженерных коммуникаций и ремонта дорожной одежды;	шт.	1197,2	1	
	- для инженерного обустройства площадных объектов.	шт.	1197,2	1	
4.9.	Размещение дорожных ограждений и направляющих устройств для инженерного обустройства дорог (улиц)	100 пог.м на 100 пог.м магистрали районного значения с 4-мя полосами движения (по две в каждую сторону)	598,6	0,5	
4.10.	Размещение строительных ограждений и оборудования, обеспечивающего безопасные пешеходные пути для инженерного обустройства площадных объектов	1000 кв.м	598,6	0,5	
4.11.	Расстановка информационно-указательных дорожных знаков индивидуального проектирования или информационных щитов	шт.	752,8	1	
4.12	Расчет количества машиномест для приобъектных автомобильных стоянок	1 стоянка	1482,9	1	
4.13.	Размещение автомобильных приобъектных стоянок и проектирование схем расстановки автомобилей	1000 кв.м	1482,9	1	

Продолжение таблицы

1	2	3	4	5	6
4.14	Разработка схем: - маршрутов объездов по УДС города при закрытии сквозных проездов;	1 га	2040,8	2	
	- маршрутов подъезда строительных машин к объекту строительства и путей следования пешеходов	1 га	2040.8	2	
5.	**Проведение согласований проектной документации**	чел/день (но не более 3-х дней на 1 согласование)	385,5	1	
6.	**Выполнение функций заказчика:** - сбор исходных данных; - проведение согласований проектной документации	чел/дней чел/день (но не более 3-х дней на 1 согласование)	385,5 385,5	1 1	

Примечание:

1. Расчет стоимости проектирования автоматизированных систем управления движения (светофорных объектов) осуществляется на основании трудозатрат проектировщиков (п. 3.2).

2. Общая нормативная продолжительность выполнения проекта определяется сетевым графиком, учитывающим технологическую последовательность разработки проектной документации и возможное совмещение процессов проектирования.

5. ФОРМИРОВАНИЕ ДОГОВОРНОЙ ЦЕНЫ

5.1. Договорная цена складывается из стоимости разработки проекта организации дорожного движения, рассчитанной в соответствии с гл. 3 настоящего документа, и стоимости дополнительных работ (услуг) с учетом прогнозируемых показателей эффективности и качества продукции, сокращения (увеличения) сроков разработки проектной документации по сравнению с нормативными сроками, технической сложности, степени творческого и предпринимательского риска, а также других условий.

5.2. Наряду с основными работами в договорной цене учитывается:

а) стоимость дополнительных работ и услуг;

б) стоимость сопутствующих расходов, исчисленных в соответствии с существующим порядком.

5.3. В условия формирования договорной цены, помимо перечисленных в п. 5.2 включается дополнительная оплата за:

- сокращение продолжительности разработки документа по сравнению с нормативными сроками;

- выполнение особых требований, оговоренных в договоре.

Договорная цена определяется по формуле:

$$ДЦ_{о\ д.(т)} = (С_{о.д.(т)} + С_{о\ д.(доп)т}) \bullet К_д \qquad (5.1)$$

где:

$ДЦ_{о.д.\ (т)}$ - договорная цена в текущих ценах;

$С_{о.д.(доп)т}$ - стоимость дополнительных работ (услуг) в текущих ценах.

$К_д$ - коэффициент за досрочность выполнения работы (принимается по таблице 5.1).

Таблица 5.1

Сокращение сроков (раз.)	1,1	1,25	1,43	1,67	2
$К_д$	1,06	1,13	1,15	1,20	1,35

5.4. За нарушение установленных в договоре требований к составу, комплектности и качеству продукции (услуги) на заказчика и организации-исполнители налагаются санкции в соответствии с «Рекомендациями по заключению договоров подряда на выполнение проектных и изыскательских работ в строительстве в г. Москве», МРР-2.2.04.02-01.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Примеры расчета стоимости работ

Пример 1

1 Исходные данные.

Разработать проект организации движения на строительство дороги от ул. Куусинена до проектируемого проезда №5486 (новая проектируемая дорога).

Длина дороги – 380 м

Элементы поперечного профиля;

тротуар - 1,5 м

газон – 5,0 м

проезжая часть - 12,0 м

площадь территории натурного обследования – 0,6 га.

количество пешеходных переходов – 2 шт.

Дорога представляет собой улицу местного значения в жилой застройке с 4-мя полосами движения (по две полосы движения в каждую сторону) с движением городского пассажирского транспорта по ней.

2. Расчет стоимости.

Стоимость работы в целом определяется по формуле:

$$C_{о.д\,(т)} = [\sum_{i=1}^{i=n} (БЦ_{i(98)} \bullet ПК_{к\,i})] \bullet \prod_{j=1}^{j=n} ПК_{кj} \bullet К_{пер}$$

Корректирующие коэффициенты:

по таблице п.1 – $К_{кл} = 0,95$

по таблице п.3 - $К_{кj} = 1,2$

В расчет стоимости включаются базовые цены по п.п. 1; 2; 3; 4,2; 4,4; 4,7; 5.

Стоимость работ в уровне цен на 01.01.98:

[2967,7+1197,2•0,6+9296,8+1614,5•3,8•0,95+1614,5•3,8•0,95+598,6•2•0,95+

+385,5•3]•1,2 = 26933,35 • 1,2 = 32320,02 руб.

Стоимость работы в текущих ценах:

$\mathbf{K_{пер}}$ = 3,007 (I квартал 2004 года)

$\mathbf{N_{г.,}}$ = 0,575

$\mathbf{C_{о\ д\ (т)}}$ = 32320,02 • 0,575 • 3,007 = **55882,12 руб**

gost.e-ecolog.ru