МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 18 апреля 2013 г. N НА-37-р

О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ

ПО РАСЧЕТУ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОЙ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ

ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА В ГОРОДСКОМ И ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ

АВТОМОБИЛЬНЫМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ

ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Список изменяющих документов

(в ред. [распоряжения](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C03A20422F1E2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D7C0ZEJ) Минтранса России от 25.12.2013 N НА-143-р)

В соответствии с пунктом 8 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 8 июня 2011 г. N ВП-П9-32пр "О проблемах транспортного комплекса Российской Федерации":

Ввести в действие Методические [рекомендации](#P29) по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования согласно приложению к настоящему распоряжению.

Заместитель Министра

Н.А.АСАУЛ

Приложение

к распоряжению Минтранса России

от 18 апреля 2013 г. N НА-37-р

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО РАСЧЕТУ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОЙ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ

ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА В ГОРОДСКОМ И ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ

АВТОМОБИЛЬНЫМ И ГОРОДСКИМ НАЗЕМНЫМ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ

ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Список изменяющих документов

(в ред. [распоряжения](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C03A20422F1E2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D7C0ZDJ) Минтранса России от 25.12.2013 N НА-143-р)

I. Общие положения

1. Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования (далее - Методические рекомендации) рекомендуются для использования органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и перевозчиками в качестве методической базы для расчета величин экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования.

2. Настоящие Методические рекомендации определяют основные положения по расчету величины экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях.

3. Настоящие Методические рекомендации содержат механизм расчета экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства и механизм формирования доходов перевозчиков, получаемых за выполненную работу - выпуск необходимого количества и типов транспортных средств на маршруты в соответствии с установленными расписаниями движения.

4. Экономически обоснованная стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства является базовой величиной, на основе которой рассчитывается экономически обоснованная стоимость перевозки одного пассажира.

5. Экономически обоснованная стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства рекомендуется к использованию как основа при проведении финансовых расчетов между перевозчиком и государственным (муниципальным) заказчиком услуг по перевозкам пассажиров, которые рекомендуется производить на основании данных о пробеге транспортных средств за расчетный период и с учетом типов транспортных средств.

6. Величина экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства также может быть применена в целях определения начальной (максимальной) цены контракта при проведении конкурса на право заключения государственного (муниципального) контракта на перевозки пассажиров по государственному (муниципальному) заказу на конкретной маршрутной сети по установленному расписанию транспортными средствами заданных типов.

7. Настоящие Методические рекомендации могут применяться для определения экономически обоснованной стоимости перевозки одного пассажира, но не затрагивают вопросов, связанных с расчетом величины тарифа на проезд в пассажирском транспорте, учитывающего платежеспособный спрос населения, и стоимостью льготного проезда в соответствии с законодательством Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также с финансовыми взаимоотношениями бюджетов различных уровней.

II. Основные методические положения по расчету

величины экономически обоснованной стоимости перевозки

пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении

автомобильным и городским наземным электрическим

транспортом общего пользования

8. В настоящих Методических рекомендациях под экономически обоснованной величиной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства понимается такая величина, которая включает себестоимость и расчетную прибыль (рентабельность) и позволяет:

обеспечить материальными ресурсами (топливом, шинами, запасными частями и др.) необходимое количество и типы транспортных средств, выпускаемых перевозчиком на маршрут, с учетом требований по безопасности перевозок;

устанавливать уровень оплаты труда персонала перевозчика, обеспечивающий профессиональную пригодность и стабильность его состава;

обеспечивать экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обновление парка транспортных средств и иных основных средств, технологически связанных с обеспечением перевозок, в случае недостатка величины амортизационных отчислений.

9. В основу расчета экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства положены действующие нормы расхода материальных ресурсов и расчетные удельные расходы на 1 км пробега пассажирского транспортного средства с учетом адаптации к условиям деятельности конкретных перевозчиков.

10. Величины удельных расходов в настоящих Методических рекомендациях указаны по состоянию на начало 2013 года и пригодны к использованию до момента достижения индексом цен на соответствующие виды ресурсов величины 40 - 50%. По достижении индексом цен этой величины требуется проведение актуализации удельных расходов.

11. Расчет экономически обоснованной стоимости перевозки выполняется на основании следующей информации:

данных о маршрутной сети на расчетный (плановый) период;

расписаний движения пассажирских транспортных средств в расчетном (плановом) периоде с учетом типов транспортных средств;

о пробеге транспортных средств на плановый период и плановых объемах перевозок пассажиров;

данных о фактически выполненных объемах перевозок пассажиров и пассажирообороте на маршрутах, по которым ведется расчет, а также о пробегах пассажирских транспортных средств с учетом их вместимости за сопоставимый период, предыдущий расчетному (плановому) периоду, с учетом их сезонности;

статистической и бухгалтерской отчетности (копии приказа об учетной политике организации для целей бухгалтерского учета, заверенной в установленном порядке).

12. Расчет экономически обоснованной себестоимости перевозки выполняется по статьям расходов с учетом значений цен (тарифов) на потребляемые ресурсы за предыдущий (истекший) период, а также индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, определяемых прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на расчетный период.

Рентабельность перевозок, обеспечивающая экономическую и финансово устойчивую деятельность перевозчиков с учетом инвестиционной составляющей определяется согласно [разделу IV](#P536) настоящих Методических рекомендаций.

III. Формирование себестоимости перевозок (в расчете

на 1 км пробега и 1 пассажира) транспортными средствами

автомобильного и городского электрического транспорта,

включающей величину экономически обоснованных расходов,

необходимых для осуществления деятельности перевозчиков

автомобильного и городского электрического транспорта

по статьям расходов

13. Расчет себестоимости может проводиться для пассажирских транспортных средств (далее - ТС), осуществляющих городские или пригородные регулярные маршрутные перевозки на отдельно выбранном городском или пригородном маршруте, совокупности маршрутов, обслуживаемых одним перевозчиком, произвольно выбранной совокупности маршрутов, а также в целом для маршрутной сети муниципального образования или субъекта Российской Федерации.

14. Затраты перевозчиков включают в себя расходы по обычным видам деятельности, в том числе непосредственно связанные с перевозками - прямые, а также косвенные расходы.

15. В составе прямых расходов при перевозках автобусами учитывают:

расходы на оплату труда водителей автобусов и кондукторов;

отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей автобусов и кондукторов;

расходы на топливо для автобусов;

расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов;

расходы на износ и ремонт шин автобусов;

расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автобусов;

амортизацию автобусов;

прочие расходы по обычным видам деятельности.

16. В составе косвенных расходов при перевозках автобусами учитывают:

накладные расходы;

управленческие расходы;

коммерческие расходы.

17. В составе прямых расходов при перевозках троллейбусами и трамваями учитывают:

расходы на оплату труда водителей троллейбусов и трамваев, а также кондукторов;

отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей троллейбусов и трамваев, а также кондукторов;

расходы на электроэнергию на движение троллейбусов и трамваев;

расходы на износ и ремонт шин троллейбусов;

расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт троллейбусов и трамваев;

амортизацию троллейбусов и трамваев;

прочие расходы.

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

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

расходы на содержание и ремонт трамвайного пути;

расходы на содержание службы движения;

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

управленческие расходы;

коммерческие расходы.

19. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках автобусами каждой (i-той) марки и модели определяют по формуле:

, руб./1 км пробега, (1)



где:

- расходы на оплату труда водителей и кондукторов;



- отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;



- расходы на топливо для автобусов;



- расходы на смазочные и прочие эксплуатационных материалов для автобусов;



- расходы на износ и ремонт шин автобусов;



- расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автобусов;



- амортизация автобусов;



- величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.



20. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках троллейбусами каждой (i-той) марки и модели определяют по формуле:

, руб./1 км пробега, (2)



где:

- расходы на оплату труда водителей и кондукторов;



- отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;



- расходы на электроэнергию на движение троллейбусов;



- амортизация троллейбусов;



- расходы на износ и ремонт шин троллейбусов;



- расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт троллейбусов, руб.;



- расходы на содержание контактно-кабельной сети троллейбуса;



- расходы на содержание тяговых подстанций троллейбуса;



- расходы на содержание службы движения;



- величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.



21. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках трамваями каждой (i-той) марки и модели определяют по формуле:

, руб./1 км пробега, (3)



где:

- расходы на оплату труда водителей и кондукторов;



- отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;



- расходы на электроэнергию на движение трамваев;



- амортизация трамваев;



- расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт трамваев;



- расходы на содержание контактно-кабельной сети трамвая;



- расходы на содержание тяговых подстанций трамвая;



- расходы на содержание и ремонт трамвайного пути;



- расходы на содержание службы движения;



- величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.



22. Расчет себестоимости 1 место-километра, перевозки одного пассажира:

Себестоимость в расчете на 1 место-километра:

, руб., (4)



где:

- пассажировместимость транспортного средства данной марки и модели с учетом мест для сидения пассажиров и стоящих пассажиров.



Себестоимость работы парка пассажирских транспортных средств за заданный период времени определяют по формуле:

, руб. (5)



где: - планируемый пробег на маршруте i-го транспортного средства за заданный период времени.



Себестоимость перевозки одного пассажира за заданный период времени определяют по формуле:

, руб. (6)



где: Q - планируемый объем перевозок пассажиров за заданный период времени. При учете перевозок пассажиров льготных категорий используются данные из соответствующих договоров.

23. Расчет величины расходов на оплату труда (с учетом оплаты отпусков) линейных водителей и кондукторов в расчете на 1 км пробега на маршруте производится по формуле:

, руб./км (7)



где:

, - соответственно, расчетная часовая величина оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора, включающая премии, надбавки, выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, а также удельную величину оплаты основного и дополнительного отпусков, приходящуюся на 1 час работы на линии, руб./час;



- планируемое в соответствии с расписанием на расчетный период количество часов работы пассажирских транспортных средств данной марки и модели на линии, час;



- планируемое в соответствии с расписанием на расчетный период количество часов работы пассажирских транспортных средств данной марки и модели на линии с кондуктором, час;



- планируемый в соответствии с расписанием пробег пассажирских транспортных средств данной марки и модели на линии, км.



Множитель 1,05 учитывает:

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

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

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

Величины , рассчитывают по формуле:



, руб. (8)



где:

, - соответственно, расчетная месячная величина оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора, включающая премии, надбавки, выплаты стимулирующего и компенсирующего характера, руб. (рассчитывается в соответствии с [пунктом 24](#P206) настоящих Методических рекомендаций);



- средняя месячная величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора), час;



, - оплата основного и дополнительного отпуска, соответственно, водителя и кондуктора, руб.;



- годовая величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора), час.



Средняя месячная величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора) рассчитывается по формуле:



, руб. (9)



где: - годовая величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора), час.



Величина оплаты основного и дополнительного отпуска водителя (кондуктора) , рассчитывается по формуле:



, руб. (10)



где:

и - соответственно, величины расчетной годовой заработной платы водителя и кондуктора;



- количество дней основного отпуска водителя (кондуктора), в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, ед.;



- количество дней дополнительного отпуска водителя (кондуктора), в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, ед.



Величины расчетной годовой заработной платы водителя и кондуктора и рассчитывают по формуле:



, руб. (11)



24. Величины расчетной месячной оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора и определяют следующим образом:



1) осуществляют расчет величин месячной оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора по [формуле 12](#P211), которая учитывает величину среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики в муниципальном образовании по местонахождению перевозчика;

2) осуществляют расчет величин месячной оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора, соответственно, на основании положений Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C33E2743281B2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D7C0Z9J) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту либо Отраслевого тарифного [соглашения](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C03D2645291E2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D7C0Z9J) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации;

3) результаты расчетов сопоставляются, и выбирается наибольшая величина.

, руб. (12)



где:

СЗП - величина среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту нахождения перевозчика, руб.;

- коэффициент, позволяющий определить расчетную величину заработной платы водителей и кондукторов в зависимости от величины среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций муниципального образования по местонахождению перевозчика;



- прогнозная величина индекса потребительских цен на планируемый период.



Величина СЗП принимается в соответствии с данными, публикуемыми местными органами Федеральной службы государственной статистики (Росстата), или данными доклада главы местной администрации городского округа (муниципального района) о достигнутых значениях показателей для оценки эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов (типовая [форма](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C03E214E221D2041DC6752AC619F03CB0A170E99D0C1ZAJ) доклада утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 сентября 2008 г. N 1313-р).

Величина коэффициента выбирается в соответствии с данными таблицы 1.



Величины коэффициентов



Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Категория работника | Городской округ,  г. Москва, г. Санкт-Петербург | Муниципальный район, городское поселение в составе муниципального района |
| 1. Водитель автобуса габаритной длиной до 6,5 м | 0,9 | 1,15 |
| 2. Водитель автобуса габаритной длиной св. 6,5 до 8 м | 1,0 | 1,3 |
| 3. Водитель автобуса габаритной длиной св. 8 до 10 м | 1,2 | 1,55 |
| 4. Водитель автобуса габаритной длиной св. 10 до 12 м | 1,5 | 1,95 |
| 5. Водитель автобуса габаритной длиной св. 12 м | 1,7 | 2,2 |
| 6. Водитель троллейбуса двухосного | 1,2 | 1,55 |
| 7. Водитель троллейбуса сочлененного | 1,5 | 1,95 |
| 8. Водитель одиночного четырехосного вагона трамвая | 1,0 | 1,3 |
| 9. Водитель трамвайного вагона, трамвайного поезда с числом осей шесть и более | 1,2 | 1,55 |
| 10. Кондуктор | 0,8 | 1,05 |
| 11. Ремонтный рабочий | 0,9 | 1,15 |

Величина принимается в соответствии с данными о величинах индексов потребительских цен (инфляции), публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



В составе расходов на оплату труда линейных водителей и кондукторов, рассчитываемых в соответствии с [пунктами 23](#P167) и [24](#P206) настоящих Методических рекомендаций, учитываются расходы, перечисленные в [приложении N 1](#P880) к настоящим Методическим рекомендациям.

25. Расчет отчислений на социальные нужды от величины расходов на оплату труда рассчитывается по формуле:

, руб./км пробега (13)



где - суммарная величина тарифов отчислений на социальные нужды от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством.



26. Расходы на топливо для автобусов каждой (i-той) модели рассчитывают по формуле:

, руб./км пробега (14)



где:

- норма расхода топлива автобусом в летний период, л/км пробега;



- норма расхода топлива автобусом в зимний период, л/км пробега;



- пробег автобуса в период работы без зимней надбавки, км;



- пробег автобуса в период работы с зимней надбавкой, км;



Ст - прогнозируемая цена топлива в течение планового периода, руб./л.

Норма расхода топлива автобусом в летний и зимний периоды и рассчитываются, соответственно, по формулам:



, л/км пробега (15)



, л/км пробега, (16)



где:

- транспортная норма расхода топлив на пробег автобуса, л/100 км;



D - поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, %;

- норма расхода топлив при использовании штатных независимых отопителей на работу отопителя (отопителей), л/ч.



Величины , D и принимаются в соответствии с методическими рекомендациями Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденными [распоряжением](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C037234422182041DC6752AC61C9ZFJ) Минтранса России от 14 марта 2008 г. N АМ-23-р.



Величина Ст рассчитывается на основании данных о стоимости топлива за предыдущий период, данных о величине индекса цен на приобретенные промышленными организациями отдельные виды топливно-энергетических ресурсов, публикуемых Росстатом, а также данных о величинах дефляторов и индексов цен производителей нефтепродуктов, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

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

Расчет производится по формуле:

, руб./км пробега (17)



где:

- удельный расход электроэнергии без учета потерь по типам (моделям) трамваев (троллейбусов), КВт.ч/км пробега;



i - тип (модель) подвижного состава;

- потери в тяговых подстанциях, принимается равным 0,95;



- потери в системе электроснабжения, принимается равным 0,93;



- расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление) принимается равным 0,96.



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



Величина рассчитывается на основании данных о стоимости электроэнергии за предыдущий период, данных о величине индекса цен на электрическую энергию, публикуемые Росстатом, а также данных о величинах дефляторов и индексов цен на электрическую энергию, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



Порядок расчета удельного расхода электроэнергии указан в [приложении N 2](#P909) к настоящим Методическим рекомендациям.



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

, руб./км пробега (18)



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

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

, руб./км пробега (19)



где:

- число шин, установленных на автобус, троллейбус, ед.;



- средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве, руб.;



H - среднестатистический пробег шины, тыс. км;

- поправочный коэффициент, учитывающий категорию условий эксплуатации транспортного средства;



- поправочный коэффициент, учитывающий условия работы автотранспортного средства;



- прогнозная величина индекса цен производителей машин и оборудования на планируемый период.



Значения среднестатистического пробега шины Н и поправочных коэффициентов и принимаются в соответствии с [таблицами 3.1](#P1135), [3.2](#P1588) и [3.3](#P1616) приложения N 3 к настоящим Методическим рекомендациям.



Средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве , принимается по данным перевозчика или по данным организаций, реализующих шины на территории данного субъекта Российской Федерации.



Величина рассчитывается на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



30. Расходы на техническое обслуживание и ремонт в расчете на 1 км пробега определяют как сумму расходов на оплату труда ремонтных рабочих, а также отчислений на социальные нужды от величины оплаты труда , и расходов на запасные части и материалы , включая смазочные и другие эксплуатационные материалы на городском электротранспорте, и за исключением смазочных и других эксплуатационных материалов на автомобильном транспорте. Величина расходов на техническое обслуживание и ремонт маршрутных транспортных средств рассчитывается в соответствии с нижеприведенным алгоритмом независимо от способа организации технического обслуживания и ремонта, принятого у перевозчика (проведение воздействий собственными силами или аутсорсное).



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

, руб./км пробега (20)



где:

- расчетная часовая величина оплаты труда ремонтного рабочего, руб./час;



- величина базовой удельной трудоемкости технического обслуживания, час./1000 км пробега;



- величина базовой удельной трудоемкости текущего ремонта, час./1000 км пробега;



, - коэффициенты корректирования нормативов периодичности технического обслуживания соответственно от условий эксплуатации и природно-климатических условий (графа "Периодичность технического обслуживания" [таблицы 2.8](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D319F1CDZFJ) и [таблицы 2.10](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D319F5CDZ4J) Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденного Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г.);



, , - коэффициенты корректирования нормативов трудоемкости для всех типов подвижного состава соответственно, от условий эксплуатации, природно-климатических условий и пробега с начала эксплуатации ([таблицы 2.8](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D319F1CDZFJ), [2.10](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D319F5CDZ4J), [2.11](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D319F4CDZFJ) Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденного Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г.).



Величины коэффициентов корректирования нормативов в зависимости от модификации подвижного состава и организации его работы () для трамваев приведены в [таблице 4.4](#P1773) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям.



Расчетная часовая величина оплаты труда ремонтного рабочего рассчитывается аналогично соответствующему показателю для водителей и кондукторов.



Величину расчетной месячной оплаты труда ремонтного рабочего определяют следующим образом:



1) осуществляют расчет по [формуле 12](#P211), которая учитывает величину среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики в муниципальном образовании по местонахождению перевозчика;

2) осуществляют расчет на основании положений, соответственно, Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C33E2743281B2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D7C0Z9J) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту либо Отраслевого тарифного [соглашения](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C03D2645291E2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D7C0Z9J) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации;

3) результаты расчетов сопоставляются, и выбирается наибольшая величина.

Величины и принимаются при отсутствии данных заводов-изготовителей в соответствии с [таблицей 4.1](#P1659) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям. При наличии данных заводов-изготовителей о величинах трудоемкостей ЕО, ТО-1, ТО-2 и ТР, а также величинах нормативных пробегов между техническими обслуживаниями, величина принимается в соответствии с данными завода-изготовителя, а величина рассчитывается по формуле:



, час./1000 км пробега (21)



где:

, , - соответственно, трудоемкости ежедневного, первого и второго технических обслуживаний в соответствии с данными завода-изготовителя, чел. час;



- величина пробега между ежедневными обслуживаниями; принимается равной для перевозок в городском сообщении - 200 км, для перевозок в пригородном сообщении - 250 км;



, - соответственно, нормативные величины пробега между ТО-1 и ТО-2 в соответствии с данными завода-изготовителя, км.



Величины , , и (для автобусов) определяются в соответствии с [Положением](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAEC6Z6J) о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта (при отсутствии фактических данных по парку транспортных средств допускается принимать величину равной 1,5).



Классификация условий эксплуатации для транспортных средств городского электротранспорта, а также величины и для трамваев указаны в [таблицах 4.3](#P1750) - [4.5](#P1792) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям.



Корректирование величин удельной трудоемкости технического обслуживания и ремонта трамваев и троллейбусов в зависимости от природно-климатических условий производится только для серийных моделей транспортных средств, в конструкции которых не учтены специфические особенности работы в данных районах.

32. Величину расходов на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте автобусов, трамваев и троллейбусов, рассчитывают по формуле:

, руб./км пробега (22)



где:

- базовые удельные расходы на запасные части, руб./км;



- суммарный индекс цен на запасные части и материалы с января 2013 года по планируемый период;



, - коэффициенты корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов, соответственно, от условий эксплуатации и природно-климатических условий.



, - коэффициенты корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов, соответственно, от модификации подвижного состава и организации его работы, а также пробега с начала эксплуатации.



Величины принимаются в соответствии с [таблицей 4.2](#P1711) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям, величины и для автобусов определяются в соответствии с [Положением](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAEC6Z6J) о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.



Величина коэффициента для трамваев и троллейбусов принимается в соответствии с [таблицей 4.5](#P1792) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям.



Величина коэффициента для автобусов принимается в соответствии с [таблицей 4.8](#P1886) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям.



Величина рассчитывается на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



33. Расчет амортизации пассажирских транспортных средств на 1 км пробега производится по формуле:

, руб./км пробега (23)



где:

- годовая сумма амортизации всех транспортных средств, работающих на рассматриваемом маршруте или группе маршрутов, руб.;



- годовой пробег всех транспортных средств, работающих на рассматриваемом маршруте или группе маршрутов, км.



, руб. (24)



- годовая сумма амортизации транспортного средства (i-той) модели, руб.;



Величину определяют по формуле:



, руб. (25)



где:

- норма амортизации транспортных средств данной модели, процентов;



- величина первоначальной балансовой или восстановительной стоимости транспортного средства данной (i-той) модели, руб.;



n - количество транспортных средств (i-той) модели, работающих на маршруте, ед.

Величину рассчитывают по формуле:



, % (26)



где:

- срок полезного использования транспортных средств данной модели, лет.



Величину срока полезного использования транспортных средств определяют в соответствии с [Классификацией](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C33F26402A192041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D6C0ZBJ) основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. N 1, при этом используются максимальные значения сроков полезного использования для транспортных средств соответствующего типа.



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

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

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

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

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

, руб./км пробега (27)



где:

- базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, руб./1 км сети в однопутном исчислении;



- суммарная протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, км;



- суммарный индекс расходов на содержание контактно-кабельной сети с 01.2013 по планируемый период;



- запланированный годовой пробег всех трамваев и троллейбусов на маршрутах, км;



, - коэффициенты корректирования расходов, соответственно, в зависимости от условий эксплуатации и природно-климатических условий.



Величина базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети трамвая принимается равной 111 000 руб./1 км сети в однопутном исчислении.



Величина базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети троллейбуса принимается равной 127 000 руб./1 км сети в однопутном исчислении.



Величина принимается с учетом степени детализации проводимого расчета, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети.



Величина рассчитывается на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



Величины , принимаются в соответствии с данными [таблиц 4.6](#P1850) и [4.7](#P1866) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям.



35. Расходы на содержание тяговых подстанций городского электрического транспорта включают:

расходы на оплату труда персонала, обслуживающего тяговые подстанции;

отчисления на социальные нужды от величины оплаты труда персонала, обслуживающего тяговые подстанции;

расходы на все виды технического обслуживания и ремонта тяговых подстанций.

Величину расходов на содержание тяговых подстанций рассчитывают по формуле:

, руб./км пробега (28)



где:

- базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт установленной мощности;



- установленная мощность тяговых подстанций, КВт;



- запланированный годовой пробег всех трамваев и троллейбусов на маршрутах, км;



- суммарный индекс расходов на содержание тяговых подстанций с января 2013 года по планируемый период.



Величина базовых удельных расходов на содержание тяговых подстанций сети принимается равной 275 руб./1 кВт установленной мощности.



Величина принимается с учетом степени детализации проводимого расчета, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети.



Величина рассчитывается на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



36. Расходы на содержание и ремонт трамвайного пути включают:

расходы на оплату труда персонала, обслуживающего трамвайные пути;

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

расходы на все виды технического обслуживания и ремонта трамвайного пути.

Величину расходов на содержание трамвайного пути рассчитывают по формуле:

, руб./км пробега (29)



где:

- базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути, руб./км сети в однопутном исчислении;



- суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении, км;



- запланированный годовой пробег всех трамваев на маршрутах, км;



- суммарный индекс расходов на содержание и ремонт трамвайного пути с января 2013 года по планируемый период;



, - коэффициенты корректирования расходов, соответственно, в зависимости от условий эксплуатации и природно-климатических условий.



Величина базовых удельных расходов на содержание и ремонт трамвайного пути принимается равной 428 000 руб./1 км сети в однопутном исчислении.



Величина принимается с учетом степени детализации проводимого расчета, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети.



Величина рассчитывается на основании данных о величине индекса цен производителей машин и оборудования, публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов цен производителей машин и оборудования, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.



Величины , принимаются в соответствии с данными [таблиц 4.6](#P1850) и [4.7](#P1866) приложения N 4 к настоящим Методическим рекомендациям.



37. Расходы на содержание службы движения включают:

расходы на оплату труда линейного персонала службы движения;

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

расходы на содержание помещений диспетчерской и конечных станций;

расходы на содержание подсобного транспорта;

расходы на содержание технологического оборудования и связь.

Расходы на содержание службы движения рассчитывают по формуле:

, руб./км пробега (30)



где:

- базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб./инвентарная единица трамваев и троллейбусов;



- инвентарное количество трамваев и троллейбусов, ед.;



- суммарный индекс расходов на содержание службы движения с января 2013 года по планируемый период;



- величина среднемесячной номинальной начисленной заработной платы организаций всех отраслей экономики Российской Федерации, руб.;



- запланированный годовой пробег всех трамваев и троллейбусов на маршрутах, км.



Величина базовых удельных расходов на содержание службы движения принимается равной 75 000 руб./инвентарная единица трамваев и троллейбусов;



Величина рассчитывается на основании данных о величинах индексов потребительских цен (инфляции), публикуемых Росстатом, а также данных о прогнозных величинах дефляторов и индексов потребительских цен (инфляции), публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период;



Величина принимается в соответствии с данными, публикуемыми Росстатом.



38. Определение величины прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами осуществляется на основе установления отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

В состав переменных расходов включают:

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

расходы на смазочные и другие эксплуатационные материалы;

расходы на износ и ремонт шин автобусов или троллейбусов;

расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт транспортных средств.

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

, руб./км пробега, (31)



где: - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.



Величина устанавливается в соответствии с таблицей 2 с учетом планируемого суммарного пробега перевозчика по маршрутной сети в соответствующем виде сообщения.



[Состав](#P2180) прочих расходов по обычным видам деятельности, а также косвенных расходов, учтенных при установлении величины , указан в приложении N 5 к настоящим Методическим рекомендациям. Расходы на содержание контактно-кабельной сети, а также тяговых подстанций (расходы на содержание энергохозяйства), расходы на содержание и ремонт трамвайного пути, расходы на содержание службы движения в состав косвенных расходов, учтенных при установлении величины , не входят и рассчитываются по [формулам 27](#P397), [28](#P416), [29](#P432), [30](#P452).



Отношение суммы прочих расходов по обычным видам

деятельности и косвенных расходов к переменным расходам

Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| Годовой пробег всех пассажирских транспортных средств, тыс. км | Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам |
| 1. Перевозки автобусом | |
| До 50 | 0,86 |
| Свыше 50 до 150 | 0,85 |
| Свыше 150 до 850 | 0,81 |
| Свыше 850 до 1650 | 0,73 |
| Свыше 1650 до 2450 | 0,66 |
| Свыше 2450 до 3250 | 0,59 |
| Свыше 3250 до 4050 | 0,53 |
| Свыше 4050 до 4850 | 0,48 |
| Свыше 4850 до 5650 | 0,43 |
| Свыше 5650 до 30000 | 0,63 |
| Свыше 30000 до 90000 | 0,79 |
| Свыше 90000 до 150000 | 0,88 |
| Свыше 150000 до 210000 | 0,96 |
| Свыше 210000 | 1,08 |
| 2. Перевозки трамваем | |
| До 5000 | 0,74 |
| Свыше 5000 до 15000 | 0,90 |
| Свыше 15000 до 25000 | 1,10 |
| Свыше 25000 до 35000 | 1,31 |
| Свыше 35000 до 45000 | 1,51 |
| Свыше 45000 | 1,71 |
| 3. Перевозки троллейбусом | |
| До 20000 | 1,58 |
| Свыше 20000 до 40000 | 1,46 |
| Свыше 40000 до 60000 | 1,69 |
| Свыше 60000 до 80000 | 1,92 |

IV. Формирование уровня рентабельности перевозок,

обеспечивающей экономически и финансово устойчивую

деятельность перевозчиков автомобильного и городского

электрического транспорта и включающей

инвестиционную составляющую

39. Основным показателем рентабельности в транспортной организации является рентабельность услуг (перевозок), определяемая как отношение прибыли от реализации услуг (Пр) к затратам на реализацию услуг (расходам по обычным видам деятельности или полной себестоимости, включающей управленческие и коммерческие расходы) (S), т.е.:

, % (32)



Другим показателем, применяемым транспортными организациями, является рентабельность оборота:

, % (33)



где: П - прибыль до налогообложения организации, руб.,

В - выручка от реализации (доходы по обычным видам деятельности), руб.

Рентабельность оборота транспортной организации, определенная по прибыли до налогообложения, должна быть не менее 4,8%.

Для экономически устойчивой деятельности транспортной организации уровень рентабельности услуги (перевозки) должен быть равен 9,6% ( = 9,6%).



Расчет минимально необходимого уровня рентабельности оборота и рентабельности услуги (перевозки) проведен в соответствии с [технологией](#P2268), указанной в приложении N 6 к настоящим Методическим рекомендациям.

40. Экономически обоснованный уровень рентабельности должен включать также инвестиционную составляющую, т.е. учитывать долю дополнительной прибыли, которую транспортная организация должна получить, чтобы прибавлять к накопленным амортизационным отчислениям на транспортные средства для обеспечения возможности их обновления с учетом роста рыночной стоимости, а также обеспечивать получение прибыли для обновления пассивной части основных средств.

Определение необходимого уровня рентабельности, обеспечивающего обновление транспортных средств (ТС), осуществляется на основе [таблицы 3](#P574).

Расчет инвестиционной составляющей для обновления транспортных средств, приведенной в [таблице 3](#P574), был проведен в соответствии с [методикой](#P2320), включающей технологию расчета ее величины и представленной в приложении N 7 к настоящим Методическим рекомендациям.

По [таблице](#P574) 3, исходя из величины коэффициента обновления и исходя из отношения амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной балансовой стоимости ТС, определяется необходимый уровень рентабельности (инвестиционная составляющая в стоимости 1 км пробега транспортного средства).

Коэффициент обновления () - это отношение балансовой стоимости планируемых к приобретению (или приобретенных) в течение года транспортных средств к балансовой стоимости всех имеющихся ТС на конец года. Величина коэффициента обновления выбирается на основе совместного решения перевозчика с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления.



Инвестиционная составляющая (ИС) в рентабельности перевозчика должна обеспечивать возможность обновления не только активной части основных средств (ОС), но также и их пассивной части (за исключением прочих объектов и имущества, не связанного с обеспечением перевозочной деятельности). ИС на обновление пассивной части ОС включается в рентабельность дополнительно к ИС на обновление ТС и определяется следующим образом: уровень рентабельности, включаемый в стоимость перевозки в целях обновления ТС, корректируется на коэффициент, отражающий соотношение фактических коэффициентов износа пассивной и активной частей ОС организации.

, (34)



где:

- инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление пассивной части основных средств;



- инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление активной части основных средств;



- коэффициент износа пассивной части основных средств ;



- износ пассивной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация пассивной части основных средств, руб.;



- первоначальная балансовая стоимость пассивной части основных средств, руб.;



- коэффициент износа активной части основных средств ;



- износ активной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация активной части основных средств, руб.;



- первоначальная балансовая стоимость активной части основных средств, руб.



Инвестиционная составляющая в рентабельности ()



Таблица 3

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Отношение амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной первоначальной балансовой стоимости всех ТС | Необходимая рентабельность при величине коэффициента обновления (Коб): | | | | | | | | | | | |
| 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 25% | 30% | 36,5% | 40% | 45% | 51% | 73% |
| 5 | 2,58 | 3,23 | 3,87 | 4,84 | 6,45 | 8,07 | 9,68 | 11,78 | 12,91 | 14,52 | 16,46 | 23,56 |
| 10 | 3,12 | 3,90 | 4,67 | 5,84 | 7,79 | 9,74 | 11,69 | 14,22 | 15,59 | 17,54 | 19,87 | 28,45 |
| 15 | 3,65 | 4,57 | 5,48 | 6,85 | 9,13 | 11,42 | 13,70 | 16,67 | 18,27 | 20,55 | 23,29 | 33,34 |
| 20 | 4,19 | 5,23 | 6,28 | 7,86 | 10,47 | 13,09 | 15,71 | 19,11 | 20,95 | 23,57 | 26,71 | 38,23 |
| 25 | 4,72 | 5,90 | 7,08 | 8,86 | 11,81 | 14,77 | 17,72 | 21,56 | 23,63 | 26,58 | 30,12 | 43,12 |
| 30 | 5,26 | 6,57 | 7,89 | 9,87 | 13,15 | 16,44 | 19,73 | 24,01 | 26,31 | 29,60 | 33,54 | 48,01 |
| 35 | 5,80 | 7,24 | 8,69 | 10,87 | 14,49 | 18,12 | 21,74 | 26,45 | 28,99 | 32,61 | 36,96 | 52,90 |
| 40 | 6,33 | 7,91 | 9,49 | 11,88 | 15,83 | 19,79 | 23,75 | 28,90 | 31,67 | 35,63 | 40,37 | 57,79 |
| 45 | 6,87 | 8,58 | 10,30 | 12,88 | 17,17 | 21,47 | 25,76 | 31,34 | 34,35 | 38,64 | 43,79 | 62,68 |
| 50 | 7,40 | 9,25 | 11,10 | 13,89 | 18,51 | 23,14 | 27,77 | 33,79 | 37,03 | 41,66 | 47,21 | 67,58 |
| 55 | 7,94 | 9,92 | 11,90 | 14,89 | 19,85 | 24,82 | 29,78 | 36,23 | 39,71 | 44,67 | 50,63 | 72,47 |
| 60 | 8,48 | 10,59 | 12,71 | 15,90 | 21,19 | 26,49 | 31,78 | 38,68 | 42,39 | 47,69 | 54,04 | 77,36 |
| 65 | 9,01 | 11,26 | 13,51 | 16,91 | 22,54 | 28,16 | 33,79 | 41,12 | 45,07 | 50,70 | 57,46 | 82,25 |
| 70 | 9,55 | 11,93 | 14,31 | 17,91 | 23,88 | 29,84 | 35,80 | 43,57 | 47,75 | 53,72 | 60,88 | 87,14 |
| 75 | 10,08 | 12,60 | 15,12 | 18,92 | 25,22 | 31,51 | 37,81 | 46,01 | 50,43 | 56,73 | 64,29 | 92,03 |
| 80 | 10,62 | 13,27 | 15,92 | 19,92 | 26,56 | 33,19 | 39,82 | 48,46 | 53,11 | 59,74 | 67,71 | 96,92 |
| 85 | 11,16 | 13,94 | 16,72 | 20,93 | 27,90 | 34,86 | 41,83 | 50,90 | 55,79 | 62,76 | 71,13 | 101,81 |
| 90 | 11,69 | 14,61 | 17,52 | 21,93 | 29,24 | 36,54 | 43,84 | 53,35 | 58,47 | 65,77 | 74,55 | 106,71 |
| 95 | 12,23 | 15,28 | 18,33 | 22,94 | 30,58 | 38,21 | 45,85 | 55,79 | 61,15 | 68,79 | 77,96 | 111,60 |
| 100 | 12,76 | 15,95 | 19,13 | 23,95 | 31,92 | 39,89 | 47,86 | 58,24 | 63,83 | 71,80 | 81,38 | 116,49 |

V. Расчет величин экономически обоснованной стоимости

работы пассажирских транспортных средств и экономически

обоснованной стоимости перевозки пассажира

41. Величину стоимости пробега на 1 км для одной модели транспортного средства определяют по формуле:

, руб./км пробега (35)



42. Величину экономически обоснованной стоимости работы парка пассажирских транспортных средств за заданный период времени определяют по формуле:

, руб. (36)



где: - планируемый пробег на маршруте i-го транспортного средства за заданный период времени.



43. Величину экономически обоснованной стоимости перевозки 1 пассажира за заданный период времени определяют по формуле:

, руб. (37)



где: Q - планируемый объем перевозок пассажиров (пасс.) за заданный период времени. При учете перевозок пассажиров льготных категорий используются данные из соответствующих договоров.

Приложение N 1

к Методическим рекомендациям

[(п. 24)](#P206)

ПЕРЕЧЕНЬ

РАСХОДОВ ПО ОПЛАТЕ ТРУДА, УЧИТЫВАЕМЫХ В СОСТАВЕ СТАТЬИ

"ОПЛАТА ТРУДА ЛИНЕЙНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ И КОНДУКТОРОВ"

1. В статье "Оплата труда линейных водителей и кондукторов" учитываются расходы на оплату труда водителей и кондукторов, включающие любые начисления водителям и кондукторам в денежной и (или) натуральной формах, премии и единовременные поощрительные начисления, расходы, связанные с содержанием этих работников, предусмотренные нормами законодательства Российской Федерации, трудовыми договорами (контрактами) и (или) коллективными договорами, а также предусмотренные Трудовым [кодексом](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C33F26462C112041DC6752AC61C9ZFJ) Российской Федерации выплаты за непроработанное на производстве (неявочное) время, в т.ч.:

1) суммы, начисленные по тарифным ставкам, должностным окладам, сдельным расценкам или в процентах от выручки в соответствии с принятыми у организации формами и системами оплаты труда;

2) премии за производственные результаты: в т.ч. премии водителям за экономию топлива, перепробег автомобильных шин и так далее, а также расходы на оплату труда работников, не состоящих в штате предприятия, работающих водителями или кондукторами;

3) надбавки к тарифным ставкам и окладам за профессиональное мастерство, уровень квалификации, высокие достижения в труде, единовременные вознаграждения за выслугу лет (надбавки за стаж работы по специальности) в соответствии с законодательством Российской Федерации и иные подобные показатели;

4) надбавки к заработной плате водителям и кондукторам, постоянная работа которых протекает в пути или имеет разъездной характер;

5) начисления стимулирующего характера и (или) компенсирующего характера, и (или) время выполнения нижеоплачиваемой работы, связанные с режимом работы и условиями труда, в том числе надбавки к тарифным ставкам и окладам за работу в ночное время, работу в многосменном режиме, за совмещение профессий, расширение зон обслуживания, за работу в тяжелых, вредных, особо вредных условиях труда, за сверхурочную работу, в том числе компенсации по оплате труда в связи с повышением цен и индексацией доходов в пределах норм, и работу в выходные и праздничные дни, производимые в соответствии с законодательством Российской Федерации;

6) надбавки, обусловленные районным регулированием оплаты труда, в том числе начисления по районным коэффициентам и коэффициентам за работу в тяжелых природно-климатических условиях, производимые в соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе за непрерывный стаж работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в районах европейского Севера и других районах с тяжелыми природно-климатическими условиями;

7) суммы, начисленные в размере тарифной ставки или оклада (при выполнении работ вахтовым методом), предусмотренные коллективными договорами, за дни нахождения в пути от места нахождения организации (пункта сбора) к месту работы и обратно, предусмотренные графиком работы на вахте, а также за дни задержки работников в пути по метеорологическим условиям;

8) сумма начисленного работникам среднего заработка, сохраняемого на время выполнения ими государственных и (или) общественных обязанностей и в других случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации о труде;

9) оплата очередных и дополнительных отпусков;

10) денежные компенсации за неиспользованный отпуск в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации;

11) затраты на оплату труда, сохраняемую работникам на время отпуска, предусмотренного законодательством Российской Федерации, в т.ч. на время учебных отпусков, предоставляемых работникам организации;

12) суммы платежей (взносов) работодателей по договорам обязательного страхования, а также суммы платежей (взносов) работодателей по договорам добровольного страхования (договорам негосударственного пенсионного обеспечения), заключенным в пользу работников со страховыми организациями (негосударственными пенсионными фондами), имеющими лицензии, выданные в соответствии с законодательством Российской Федерации, на ведение соответствующих видов деятельности в Российской Федерации;

13) оплата в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, во время обучения с отрывом от работы в системе повышения квалификации или переподготовки кадров;

14) расходы на оплату труда работников-доноров за дни обследования, сдачи крови и отдыха, предоставляемые после каждого дня сдачи крови;

15) другие виды расходов, произведенных в пользу работника, предусмотренных трудовым договором и (или) коллективным договором.

Приложение N 2

к Методическим рекомендациям

[(п. 27)](#P291)

РАСЧЕТ ВЕЛИЧИНЫ УДЕЛЬНОГО РАСХОДА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

1. Величину удельного расхода электроэнергии без учета потерь по типам (моделям) подвижного состава трамваев (троллейбусов) рассчитывают по формуле:

, КВт.ч/км пробега (2.1)



где:

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



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



Gср. - средняя масса трамвая (троллейбуса) с пассажирами, рассчитывается по формуле:

, т (2.2)



где - снаряженная масса трамвая (троллейбуса), включая массу водителя, т;



g - средняя масса пассажира, т (принимается равным 0,07 т);

- среднее наполнение вагона (троллейбуса), чел.



Среднее наполнение вагона (троллейбуса) определяется по формуле:

, пасс (2.3)



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



- суммарный пробег подвижного состава за расчетный период по предприятию, км;



- средняя длина поездки пассажира, км.



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



, пасс (2.4)



где - коэффициент приведения по вместимости подвижного состава типа i;



- пробег подвижного состава типа I, км.



1.2. Среднее наполнение для подвижного состава типа i определяется по формуле:

, пасс (2.5)



2. Основной нормативной характеристикой при разработке технологической нормы электроэнергии является расход электроэнергии на электротягу (), который определяется при испытаниях подвижного состава в условиях эксплуатации. Значения указаны в таблице 2.1.



Технологические нормы расхода электроэнергии на электротягу

трамвайных вагонов и троллейбусов

Таблица 2.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Трамвайные вагоны [<\*>](#P1030) | | Троллейбусы [<\*\*>](#P1031) | |
| Модель | КВт·ч/1000 ткм, при = 15 км/ч | Модель | КВт·ч/1000 ткм, при = 16 км/ч |
| 71-605, ЛМ-68 | 96 | ЗиУ-682 В, Г [<\*\*>](#P1031) (с РКСУ и двиг. 115 кВт) |  |
| 71-608К, КМ | 110 | 140 |
| РВЗ-6М | 97 | ЗиУ-52642 | 100 |
| Т-3 | 108 | 5264-01 | 120 |
| Т-4СУ | 112 | ЗиУ-683Б, 6205 | 110 |
| ЛВС-86К | 110 | 5264-02 | 80 |
| ЛВС-86 | 100 | 14-ТР | 140 |
| ЛМ-93 | 85 | БТЗ-5276, 52761, 52764Р | 110 |
| ЛМ-99 | 80 | ВМЗ-5298 | 110 |
| 71-619К | 100 | ВМЗ-5298-01 | 100 |
| 71-619КТ, А | 85 | ПТЗ-5283 | 90 |
| 71-623 | 75 | ТРОЛЗА 5275-05, 07 | 115 |
| 71-153 | 75 | ТРОЛЗА 62052 | 125 |
| 71-152 (ЛМ-2005) | 95 | ТРОЛЗА 5265 | 90 |
| 71-631 | 85 | БТЗ-52764Т, 52764А | 90 |
| 71-154 | 90 | ТРОЛЗА 6206 | 95 |
| 71-403, 405, 407 | 75 | БТЗ-52763 | 90 |
|  |  | ВМЗ-6215-01, 02 | 95 |

--------------------------------

<\*> На модификации трамвайных вагонов и троллейбусов с электронной системой управления вместо применяемых на базовых моделях РКСУ норма снижается на 15%.

<\*\*> "Троллейбусы ЗиУ - 9 и аналогичные по системе тягового привода ЗиУ - 682 (ВЗТМ-5284; МТрЗ-6223; ЗиУ - 682 Г - 016 или 017 и т.п.) принимать норму ЗиУ-682.

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

КВт·ч/1000 ткм, (2.6)



где - технологическая норма расхода электроэнергии на электротягу, полученная в условиях городского движения при базовой средней эксплуатационной скорости () для трамвая 15 км/ч, для троллейбуса 16 км/ч, эквивалентном уклоне, равном нулю, температуре окружающего воздуха +5 °C, при номинальной нагрузке (5 чел/м2 площади пола, места заняты).



2.2. Величины коэффициентов , , учитывающих изменение затрат электроэнергии в зависимости от реальных скоростей и уклонов, рассчитывают по формулам:



Коэффициент , при :



, (2.7)



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



- базовая средняя эксплуатационная скорость км/ч;



р - коэффициент, принимается: для троллейбуса р = 1,0; для трамвая р = 1,2.

Коэффициент , в условиях интенсивного дорожного движения в больших городах при :



(2.8)



, (2.9)



где - средний эквивалентный уклон, .



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

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

(2.10)



где:

- угол подъема, ;



- длина участка подъема, м;



- вредный спуск (), имеющий абсолютную величину большую, чем (основное удельное сопротивление движению), принимается для троллейбуса 18 кг/т. Спуски, на которых необходимо подтормаживать поезд, чтобы он не развил большую скорость, называются вредными;



- длина участка вредного спуска, м;



- угол безвредного спуска, ;



- длина участка безвредного спуска;



L - общая длина приводимого участка, м, определяется по формуле:

(2.11)



где - длина горизонтального участка пути, м.



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

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

, (2.12)



где - сумма центральных углов кривых приводимого участка;



центральный угол кривой () рассчитывается по формуле:



(2.13)



где - длина кривой, м;



- радиус кривой, м.



Величина для трамвая принимается 8 кг/т.



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

2.4. Технологическая норма расхода электроэнергии на вспомогательные нужды определяется по формуле:

, КВт·ч/ткм (2.14)



где - мощность, потребляемая на вспомогательные нужды, КВт;



- продолжительность работы каждого потребителя, ч;



- работа брутто вагона (машины), ткм;



- коэффициент включения потребителя энергии.



Расход электроэнергии на вспомогательные нужды в троллейбусах - отопление пассажирского салона и кабины водителя, в том числе обогрев лобового стекла кабины, принудительная вентиляция, кондиционер, компрессор, освещение пассажирского салона, привод гидроусилителя рулевого управления, внешняя светотехника, световые и информационные табло, стеклоочистители. Расход электроэнергии на вспомогательные нужды в трамваях - отопление пассажирского салона и кабины водителя, в том числе обогрев лобового стекла кабины, привод и обогрев песочниц, тормозные электромагниты, принудительная вентиляция, на некоторых вагонах устанавливается кондиционер в кабине водителя, освещение пассажирского салона, привод дверей, внешняя светотехника, световые и информационные табло, стеклоочистители.

2.5. Расчет расхода электроэнергии на отопление производится по формуле (2.14). Если предусмотрено конструкцией включение отопителей по группам (например одна группа - 2 отопителя (по 3,5 кВт), вторая группа - 1 отопитель, при работе двух групп - 3 отопителя, то расчет ведется с учетом этого.

Количество дней работы отопления в год рекомендуется принимать по данным [СНиП 23-01-99](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E59A0D98B5E518C6392544204E77438D325CCAZ9J) "Строительная климатология".

2.6. Для расчета потребления энергии на вспомогательные нужды, кроме отопления, принимают следующие удельные величины потребления на 1 час работы ТС [(таблица 2.2)](#P1097):

Удельные величины потребления электроэнергии

на вспомогательные нужды трамваев и троллейбусов

Таблица 2.2

|  |  |
| --- | --- |
| Тип транспортных средств | Удельные величины потребления э/энергии на вспомогательные нужды, кроме отопления, КВт ч/час работы |
| 1. Троллейбус 2-осный | 4,5 |
| 2. Троллейбус сочлененный 3-осный | 5,5 |
| 3. Трамвайный вагон 4-осный | 2,5 |
| 4. Трамвайные вагоны 6 и 8-осные | 4,5 |

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

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

т км, (2.15)



где Gср. - средняя масса трамвая (троллейбуса) с пассажирами, т;

L - пробег вагона (троллейбуса), км.

Приложение N 3

к Методическим рекомендациям

[(п. 29)](#P310)

СРЕДНЕСТАТИСТИЧЕСКИЙ ПРОБЕГ

ШИН АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ, ВЕЛИЧИНЫ КОЭФФИЦИЕНТОВ

КОРРЕКТИРОВАНИЯ СРЕДНЕСТАТИСТИЧЕСКОГО ПРОБЕГА ШИН

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КАТЕГОРИИ УСЛОВИЙ И УСЛОВИЙ

РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Среднестатистический пробег шин автобусов и троллейбусов

Таблица 3.1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Базовая модель транспортного средства | Обозначение (типоразмер) шины | Модель шины | Среднестатистический пробег шины, тыс. км |
| I. Автобусы и троллейбусы производства России и стран членов СНГ | | | | |
| 1 | АКА 5225 "Россиянин", АКА 6226 "Россиянин" | 275/70R22,5 | КАМА-2001 | 65 |
| 2 | "Волжанин" 5256 "Волжанин" 5270 | 11/70R22,5 | И-305 И-334 | 60 |
| 295/80R22,5 | Я-454 | 65 |
| 3 | Автобусы семейства ГАЗ-221400, -3302, -3221, -2705, -3232 "Газель" и модификации | 175R16C | К-135, Я-462, И-512, ВЛИ-10М, Бр-102, ВИ-14 | 60 |
| 175/80R16C | Я-447, ДП-10 | 60 |
| 4 | Автобусы семейства ГАЗ-2217 "Соболь" и модификации | 225/60R16 | М-250, К-174 | 60 |
| 215/65R16 | К-181 | 60 |
| 185/75R16 | К-156, К-170, К-182, М-219 | 55 |
| 5 | ЗИЛ-3250, -3251 "Бычок" и модификации | 225/75R16C | М-253, Я-462, ДП-20, БЦ-26, И-359 | 55 |
| 6 | КАвЗ-3976, -39765, -3276, -3275 и модификации | 8,25R20 | К-55А, КИ-55А | 80 |
| Вл-25, И397 | 80 |
| КИ-63 | 80 |
| К-84, КИ-111 | 95 |
| У-2 | 70 |
| 8,25-20 | ИК-6АМ, ИК-6АМ-1, ИК-6АМО | 80 |
| 7 | КАвЗ-3244 | 225/75R16C | М-253, Я-439 | 60 |
| 8 | ЛАЗ-695, -699 и модификации | 10,00-20 | ИВЛ-1А, ИВЛ-1АБ | 80 |
| 10,00R20 | ОИ-73А, Б | 80 |
| И-А185, И-А185М, БЦИ-185 | 75 |
| Бел-25 | 80 |
| 9 | ЛАЗ-4202 | 10,00R20 | ОИ-73А, Б | 75 |
| И-А185, И-А185М, БЦИ-185 | 75 |
| Бел-25 | 75 |
| 10 | ЛАЗ-52523 | 10,00R20 | ОИ-73А, Б | 70 |
| И-185, И-А185М, БЦИ-185 | 70 |
| Бел-25 | 70 |
| 11 | ЛиАЗ-677 и модификации | 10,00R20 | ОИ-73А, Б | 80 |
| И-309 | 80 |
| ИА-265-1 | 70 |
| ИА-268 | 80 |
| Бел-25 | 75 |
| И-185А, И-А185М, БЦИ-185 | 70 |
| 12 | ЛиАЗ-5256, -5292, -5293 | 11/70R22,5 | И-305 | 60 |
| И-334 | 60 |
| Бел-68 | 60 |
| Я-646 | 90 |
| "Sava", "Kormoran", "Matador" | 100 |
| "Michelin" | 160 |
| "Fulda" | 150 |
| "Ling Long" | 85 |
| 13 | МАЗ-101, -103, -104 | 11/70R22,5 | И-305, И-334 | 60 |
| Я-646 | 90 |
| Я-467, VS-9 | 65 |
| 14 | МАРЗ-52661, -42191, -4219 | 11/70R22,5 | И-305, И-334 | 60 |
| 295/80R22,5 | Я-454, Я-535 | 60 |
| "Kormoran", "Matador", "Sava" | 100 |
| 15 | ПАЗ-3205, -3206 и модификации | 7,50-20 | ИЯ-112А | 80 |
| 8,25-20 | ИК-6АМ, ИК-6АМ-1, ИК6АМО | 80 |
| 8,25R20 | К-55А, КИ-55А | 80 |
| КИ-63 | 80 |
| К-84 | 95 |
| Вл-25, И-397 | 80 |
| КИ-111 | 100 |
| У-2 | 70 |
| 16 | НЕФАЗ и модификации | 275/70R22,5 | И-305 | 60 |
| Бел-108 | 60 |
| шины зарубежного производства | 89 - 100 |
| 9,00R20 | И-Н142БМ | 90 |
| 23575R17,5 | Бел-96 | 50 |
| 17 | ПАЗ-42231, -52691 | 295/80R22,5 | Я-454 | 85 |
| 18 | Псковавто-22.14 | 175R16C | К-135, Я-462, И-512, ВЛИ-10М, Бр-102, ВИ-14 | 60 |
| 19 | Псковавто АПВУ | 8,40-15 | Бел-11 | 50 |
| 20 | РАФ-2203-01 и модификации, РАФ-22038-02 | 185/80R15C | И-243, О-95 | 45 |
| 185/82R15C | Я-288 | 50 |
| 21 | САРЗ-3280, СЕМАР-3235 | 8,25R20 | К-55ЯА, КИ-55А | 80 |
| КИ-63 | 80 |
| К-84 | 95 |
| Вл-25, И-397 | 80 |
| КИ-111 | 100 |
| У-2 | 70 |
| 22 | УАЗ-452 | 8,40-15C | Я-245 | 50 |
| 215/90-15C | Я-245-1 | 50 |
| 23 | УАЗ-2206, -22069 | 8,40-15C | Я-245, Я-192 | 50 |
| 24 | ЯАЗ-5267 | 11/70R22,5 | И-305 | 60 |
| И-334 | 60 |
| 25 | Троллейбусы | 12,00-20 | ВИ-243М, ВИ-243А,Б | 55 |
| К-129, М-28 | 65 |
| ИЯ-241 | 65 |
| 12,00R20 | ИД-109Б, О-75 | 65 |
| VS-15 | 75 |
| И-332, И-368, БИ-368 | 80 |
| ИД-304 | 80 |
| И-150А, БЦИ-150А | 80 |
| 275/70R22,5 | Бел-108, И-305 | 70 |
| II. Автобусы зарубежного производства | | | | |
| 1 | Volvo-B 10МА "Safle", Volvo-B12,  Camus star 602 | 295/80R22,5 | шины зарубежного производства | 95 |
| Volvo-B7RF Avtomontaza | 12R22,5 | шины зарубежного производства | 85 |
| 2 | Ikarus-260, -280 и модификации | 11,00-20 | В-195 | 70 |
| "Taurus" | 80 |
| "Barum" | 70 |
| 11,00R20 | И-111А,М | 75 |
| И-68А, М-206 | 75 |
| И-303 | 80 |
| VS-7 | 70 |
| В-212 | 70 |
| "Barum" | 75 |
| "Taurus" | 75 |
| "Matador" | 75 |
| 10,00R20 | И-185А, И-А185М, БЦИ-185 | 75 |
| 3 | Ikarus-350.00, -365.10 | 10,00R20 | И-185А, И-А185М, БЦИ-185 | 80 |
| 4 | Ikarus-415 | 10,00R20 | И-185А, И-А185М, БЦИ-185 | 75 |
| 12R22,5 | Matador | 90 |
| Taurus | 75 |
| 5 | Ikarus-435.01 | 10,00R20 | И-185А, И-А185М, БЦИ-185 | 75 |
| 275/80R22.5 | "Matador" | 65 |
| "Taurus" | 85 |
| 6 | Ikarus-250, -256 и модификации | 11,00R20 | И-303 | 80 |
| И-111А,М | 80 |
| "Matador" | 75 |
| 10,00R20 | В-185А, И-А185М, | 80 |
|  | БЦИ-185 |  |
| И-321 | 65 |
| ИА-265-1 | 75 |
| "Barum" | 80 |
| "Taurus" | 80 |
| 7 | Ford Transit | 185R14C | шины зарубежного производства | 60 |
| 195R14C | шины зарубежного производства | 60 |
| 205/70R14C | шины зарубежного производства | 55 |
| 225/70R15C | шины зарубежного производства | 65 |
| 8 | Hyundai H 100 | 185R14 | шины зарубежного производства | 50 |
| 9 | Karosa C834, C835, B831, B832 | 10,00R20 | "Barum" | 75 |
| 10 | Karosa B 931E | 10,00R20 | "Barum" | 80 |
| 275/70R22,5 | "Barum" | 85 |
| 11 | MAN-192 | 11R22,5 | И-336, И-346 | 70 |
| 12 | MAN SL 232/222 | 11,00R20 | шины зарубежного производства | 85 |
| 13 | Mercedes Benz O 325, O 345, O 345 G | 11R22,5 | шины зарубежного производства | 95 |
| 14 | Mersedes Benz O 330 | 12R22,5 | шины зарубежного производства | 95 |
| 15 | Mersedes Benz O 303 "Витязь", "Стайер" | 295/80R22,5 | шины зарубежного производства | 100 |
| 16 | Mitsubishi L-30 | 6,00-14C | шины зарубежного производства | 55 |
| 185R14C | шины зарубежного производства | 60 |
| 17 | Nissan Urvan | 6,00-14C | шины зарубежного производства | 55 |
| 18 | Scania city bus | 11,00R20 | шины зарубежного производства | 85 |
| 19 | TAM 260 A 119T | 10,00R20 | шины зарубежного производства | 100 |
| 20 | TAM 161 A85T | 8,25R20 | шины зарубежного производства | 90 |
| 21 | Volkswagen Caravella | 195/70R15C | шины зарубежного производства | 60 |
| 205/65R15C | шины зарубежного производства | 50 |
| 205/60R15 | шины зарубежного производства | 55 |

Поправочные коэффициенты () в зависимости от категории



условий эксплуатации транспортных средств

Таблица 3.2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N  п/п | Категория условий эксплуатации [<\*>](#P1614) |  |
| 1 | I | 1,0 |
| 2 | II | 1,0 |
| 3 | III | 0,95 |
| 4 | IV | 0,90 |
| 5 | V | 0,90 |

--------------------------------

<\*> Примечание: классификация условий эксплуатации принимается в соответствии с [таблицей 2.7](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C73825422D137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D319F3CDZ0J) Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

Поправочные коэффициенты () в зависимости от условий



работы транспортных средств

Таблица 3.3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Условия работы автотранспортных средств | [<\*>](#P1638) |
| 1 | Постоянная работа автобусов в условиях международных и междугородних перевозок | 0,90 |
| 2 | Работа скорой и неотложной медицинской помощи | 0,90 |
| 3 | Работа в условиях частых технологических остановок, связанных с погрузкой и выгрузкой, посадкой и высадкой пассажиров | 0,95 |
| 4 | Почасовая работа при обслуживании предприятий | 1,10 |

--------------------------------

<\*> Примечание: для других условий работы автотранспортных средств значение принимается равным 1,0.



Приложение N 4

к Методическим рекомендациям

([пп. 31](#P325), [32](#P352), [34](#P391), [36](#P426))

УДЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

ТРУДОЕМКОСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА

ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, РАСХОДОВ НА ЗАПАСНЫЕ

ЧАСТИ И МАТЕРИАЛЫ

Классификация условий эксплуатации,

а также величины коэффициентов корректирования удельных

показателей трудоемкости и расхода запасных частей

и материалов для пассажирских транспортных средств

городского электротранспорта

Базовая удельная трудоемкость технического

обслуживания и ремонта транспортных средств в расчете

на 1000 км пробега, часов

Таблица 4.1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Тип транспортного средства | Трудоемкость технического обслуживания | | Трудоемкость ремонта |
| В городском сообщении | В пригородном сообщении |
| 1. Автобус габаритной длиной менее 6,5 м | 4,7 | 4,2 | 4,5 |
| 2. Автобус габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м | 6,4 | 5,7 | 5,3 |
| 3. Автобус габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м | 7,4 | 6,6 | 6,5 |
| 4. Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м | 10,6 | 9,4 | 8,5 |
| 5. Автобус класса габаритной длиной свыше 12,0 м | 15,3 | 13,5 | 11,0 |
| 6. Троллейбус 2-осный | 25,0 | - | 8,0 |
| 7. Троллейбус сочлененный 3-осный | 30,0 | - | 9,0 |
| 8. Трамвайный вагон 4-осный | 20,0 | - | 12,0 |
| 9. Трамвайный вагон 6-осный | 25,0 | - | 13,0 |
| 10. Трамвайный вагон 8-осный | 27,0 | - | 14,0 |

Базовые удельные расходы на запасные части

и материалы, рублей/1 км пробега (в ценах по состоянию

на январь 2013 г.)

Таблица 4.2

|  |  |
| --- | --- |
| Тип транспортного средства | Удельные расходы |
| 1. Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью не более 15 пасс. | 1,3 |
| 2. Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью свыше 15 до 20 пасс. | 1,5 |
| 3. Автобус габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния | 1,7 |
| 4. Автобус габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния | 1,9 |
| КонсультантПлюс: примечание.  Нумерация пунктов в таблице дана в соответствии с официальным текстом документа. | |
| 6. Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с бензиновым двигателем | 2,4 |
| 7. Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с дизельным двигателем | 2,5 |
| 8. Автобус трехосный несочлененный габаритной длиной свыше 12,0 м до 16,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния | 4,5 |
| 9. Автобус сочлененный | 4,8 |
| 10. Троллейбус двухосный | 2,0 |
| 11. Троллейбус сочлененный трехосный | 2,2 |
| 12. Трамвайный вагон четырехосный | 2,7 |
| 13. Трамвайный вагон шестиосный | 3,1 |
| 14. Трамвайный вагон восьмиосный | 3,3 |

Классификация условий эксплуатации транспортных средств

городского электрического транспорта

Таблица 4.3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Условия движения | | Категория условий эксплуатации |
| В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей | В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей |
|  | - | I |
|  |  | II |
| - |  | III |

Примечание: тип рельефа местности принимается исходя из следующих данных:

- равнинный, отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса);



- наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса).



Величины коэффициентов корректирования нормативов

в зависимости от модификации подвижного состава

и организации его работы -



Таблица 4.4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Модификация подвижного состава и организация его работы | Трудоемкость ТО и ТР | Пробег до капитального ремонта | Расход запасных частей |
| 1. Одиночный трамвай | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| 2. Трамвай в сцепе | 1,1 | 0,9 | 1,1 |

Величины коэффициентов корректирования нормативов удельной

трудоемкости текущего ремонта () и расходов на запасные



части () в зависимости от пробега с начала эксплуатации



Таблица 4.5

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Пробег с начала эксплуатации или после капитально-восстановительного ремонта в долях от нормативного пробега до капитального ремонта | Трамваи | | Троллейбусы | |
|  |  |  |  |
| До 0,25 | 0,5 | 0,7 | 0,5 | 0,7 |
| От 0,25 до 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 |
| От 0,5 до 0,75 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| От 0,75 до 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,3 | 1,3 |
| От 1,0 до 1,25 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,3 |
| От 1,25 до 1,5 | 1,2 | 1,3 | 1,25 | 1,4 |
| От 1,5 до 2,0 | 1,25 | 1,4 | 1,3 | 1,5 |
| Свыше 2,0 | 1,3 | 1,5 | 1,4 | 1,6 |

Примечание: величина пробега до капитального ремонта принимается для:

трамвайных вагонов - 300 тысяч километров;

троллейбусов - 270 тысяч километров.

Величины коэффициента корректирования нормативов

расходов на содержание контактно-кабельной сети трамвая

и троллейбуса, содержание и ремонт трамвайного пути

в зависимости от условий эксплуатации



Таблица 4.6

|  |  |
| --- | --- |
| Категория условий эксплуатации | Величина коэффициента |
| I | 1,0 |
| II | 1,05 |
| III | 1,1 |

Величины коэффициента корректирования нормативов

расходов на содержание контактно-кабельной сети трамвая

и троллейбуса, содержание и ремонт трамвайного пути



в зависимости от природно-климатических условий

Таблица 4.7

|  |  |
| --- | --- |
| Характеристика района | Величина коэффициента |
| 1. Умеренный | 1,0 |
| 2. Умеренно теплый, умеренно теплый влажный, теплый влажный | 1,0 |
| 3. Умеренно холодный | 1,05 |
| 4. Холодный | 1,05 |
| 5. С высокой агрессивностью окружающей среды | 1,05 |

Величины коэффициентов корректирования расходов

на запасные части для автобусов () в зависимости



от пробега с начала эксплуатации

Таблица 4.8

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Тип транспортного средства | Пробег, тысяч км | Коэффициент |
| 1. Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью не более 15 пассажиров | до 50 | 0,31 |
| свыше 50 до 100 | 0,48 |
| " 100 " 150 | 0,63 |
| " 150 " 200 | 0,76 |
| " 200 " 250 | 0,89 |
| " 250 " 300 | 1,00 |
| " 300 " 350 | 1,11 |
| " 350 " 400 | 1,21 |
| " 400 " 450 | 1,31 |
| " 450 " 500 | 1,40 |
| " 500 " 550 | 1,49 |
| " 550 " 600 | 1,58 |
| " 600 " 650 | 1,67 |
| " 650 " 700 | 1,75 |
| " 700 " 750 | 1,83 |
| свыше 750 | 1,91 |
| 2. Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью свыше 15 до 20 пассажиров | до 50 | 0,31 |
| свыше 50 до 100 | 0,48 |
| " 100 " 150 | 0,63 |
| " 150 " 200 | 0,76 |
| " 200 " 250 | 0,89 |
| " 250 " 300 | 1,00 |
| " 300 " 350 | 1,11 |
| " 350 " 400 | 1,21 |
| " 400 " 450 | 1,31 |
| " 450 " 500 | 1,40 |
| " 500 " 550 | 1,49 |
| " 550 " 600 | 1,58 |
| " 600 " 650 | 1,67 |
| " 650 " 700 | 1,75 |
| " 700 " 750 | 1,83 |
| свыше 750 | 1,91 |
| 3. Автобус с габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния | до 50 | 0,65 |
| свыше 50 до 100 | 0,80 |
| " 100 " 200 | 1,00 |
| " 200 " 300 | 1,14 |
| " 300 " 400 | 1,24 |
| " 400 " 500 | 1,33 |
| " 500 " 600 | 1,41 |
| " 600 " 700 | 1,48 |
| " 700 " 800 | 1,55 |
| " 800 " 900 | 1,60 |
| " 900 " 1000 | 1,66 |
| свыше 1000 | 1,71 |
| 4. Автобус с габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния | до 100 | 0,53 |
| свыше 100 до 200 | 0,73 |
| " 200 " 300 | 0,88 |
| " 300 " 400 | 1,00 |
| " 400 " 500 | 1,11 |
| " 500 " 600 | 1,20 |
| " 600 " 700 | 1,29 |
| " 700 " 800 | 1,37 |
| " 800 " 900 | 1,45 |
| " 900 " 1000 | 1,52 |
| " 1000 " 1100 | 1,59 |
| " 1100 " 1200 | 1,65 |
| " 1200 " 1300 | 1,71 |
| " 1300 " 1400 | 1,77 |
| " 1400 " 1500 | 1,83 |
| свыше 1500 | 1,88 |
| 5. Автобус с габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с бензиновым двигателем | до 100 | 0,33 |
| свыше 100 до 200 | 0,50 |
| " 200 " 300 | 0,65 |
| " 300 " 400 | 0,78 |
| " 400 " 500 | 0,89 |
| " 500 " 600 | 1,00 |
| " 600 " 700 | 1,10 |
| " 700 " 800 | 1,20 |
| " 800 " 900 | 1,29 |
| " 900 " 1000 | 1,38 |
| " 1000 " 1100 | 1,46 |
| " 1100 " 1200 | 1,54 |
| " 1200 " 1300 | 1,62 |
| " 1300 " 1400 | 1,70 |
| " 1400 " 1500 | 1,78 |
| свыше 1500 | 1,85 |
| 6. Автобус с габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с дизельным двигателем | до 100 | 0,54 |
| свыше 100 до 200 | 0,73 |
| " 200 " 300 | 0,88 |
| " 300 " 400 | 1,00 |
| " 400 " 500 | 1,10 |
| " 500 " 600 | 1,20 |
| " 600 " 700 | 1,28 |
| " 700 " 800 | 1,36 |
| " 800 " 900 | 1,44 |
| " 900 " 1000 | 1,51 |
| " 1000 " 1100 | 1,57 |
| " 1100 " 1200 | 1,63 |
| " 1200 " 1300 | 1,69 |
| " 1300 " 1400 | 1,75 |
| " 1400 " 1500 | 1,80 |
| свыше 1500 | 1,86 |
| 7. Автобус трехосный несочлененный габаритной длиной свыше 12,0 м до 16,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния | до 100 | 0,22 |
| свыше 100 до 200 | 0,36 |
| " 200 " 300 | 0,49 |
| " 300 " 400 | 0,60 |
| " 400 " 500 | 0,71 |
| " 500 " 600 | 0,81 |
| " 600 " 700 | 0,91 |
| " 700 " 800 | 1,00 |
| " 800 " 900 | 1,09 |
| " 900 " 1000 | 1,18 |
| " 1000 " 1100 | 1,26 |
| " 1100 " 1200 | 1,34 |
| " 1200 " 1300 | 1,42 |
| " 1300 " 1400 | 1,50 |
| " 1400 " 1500 | 1,58 |
| " 1500 " 1600 | 1,66 |
| " 1600 " 1700 | 1,73 |
| " 1700 " 1800 | 1,80 |
| " 1800 " 1900 | 1,88 |
| " 1900 " 2000 | 1,95 |
| свыше 2000 | 2,02 |
| 8. Автобус сочлененный | до 100 | 0,13 |
| свыше 100 до 200 | 0,24 |
| " 200 " 300 | 0,35 |
| " 300 " 400 | 0,45 |
| " 400 " 500 | 0,54 |
| " 500 " 600 | 0,64 |
| " 600 " 700 | 0,73 |
| " 700 " 800 | 0,82 |
| " 800 " 900 | 0,91 |
| " 900 " 1000 | 1,00 |
| " 1000 " 1100 | 1,09 |
| " 1100 " 1200 | 1,17 |
| " 1200 " 1300 | 1,26 |
| " 1300 " 1400 | 1,34 |
| " 1400 " 1500 | 1,43 |
| " 1500 " 1600 | 1,51 |
| " 1600 " 1700 | 1,59 |
| " 1700 " 1800 | 1,67 |
| " 1800 " 1900 | 1,76 |
| " 1900 " 2000 | 1,84 |
| свыше 2000 | 1,92 |

Приложение N 5

к Методическим рекомендациям

[(п. 38)](#P463)

СОСТАВ

ПРОЧИХ РАСХОДОВ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ,

А ТАКЖЕ КОСВЕННЫХ РАСХОДОВ, УЧТЕННЫХ ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ

ВЕЛИЧИНЫ ОТНОШЕНИЯ СУММЫ ПРОЧИХ РАСХОДОВ ПО ОБЫЧНЫМ ВИДАМ

ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И КОСВЕННЫХ РАСХОДОВ К ПЕРЕМЕННЫМ РАСХОДАМ

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

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

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

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

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

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

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

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

расходы по обеспечению нормальных условий труда.

2.1. Кроме того, в статью "Накладные расходы" входят следующие виды расходов из перечня прочих расходов по обычным видам деятельности, перечисленные в [Инструкции](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C53C22422C137D4BD43E5EAE66905CDC0D5E0298D31AF3CDZEJ) по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. N 153 (зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный N 4916) (далее - Инструкция):

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

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

оплата технических осмотров автомобилей;

оплата стоимости номерных знаков;

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

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

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

расходы на добровольное страхование имущества перевозчика;

арендные (лизинговые) платежи за арендуемое (принятое в лизинг) имущество. В случае если имущество, полученное по договору лизинга, учитывается у лизингополучателя, арендные (лизинговые) платежи признаются расходом за вычетом сумм начисленной в соответствии с [ПБУ 6/01](consultantplus://offline/ref=A0668C7B911DCC6695E585189DB5E518C0362E42231F2041DC6752AC619F03CB0A170E99D31AF3D6C0Z8J) по этому имуществу амортизации;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

потери от брака;

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

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

недостача материальных ценностей в пределах норм естественной убыли;

возмещение ущерба в случае причиненного увечья, травмы работников, выплата пособия в связи с производственным травматизмом;

стоимость воды, идущей на технические нужды без наличия водомера и дополнительного учета и контроля;

расходы на санитарную обработку пассажирских транспортных средств;

оплата услуг по транспортировке неисправных транспортных средств;

расходы, связанные с оформлением путевых листов, проведением предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей, предрейсового (или послерейсового) технического осмотра пассажирских транспортных средств, независимо от способа организации этих работ, принятого у перевозчика (собственными силами, или аутсорсное);

расходы, связанные с доставкой персонала на работу и с работы в период после 0.00 часов и до 6.00 часов;

расходы, связанные с обеспечением транспортной (антитеррористической) безопасности на транспортных средствах, а также объектах транспортной инфраструктуры, используемых при перевозках в городском и пригородном сообщениях, при условии, что содержание этих объектов осуществляет перевозчик;

оплата стоимости оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха и оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, а также расходы, связанные с их эксплуатацией;

расходы на обеспечение диспетчерского сопровождения перевозок автомобильным транспортом;

расходы на содержание конечных станций автомобильного транспорта;

другие расходы, связанные с обычными видами деятельности.

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

расходы на оплату труда работников службы автоматики и связи;

отчисления на социальные нужды от величины фонда оплаты труда работников службы автоматики и связи;

расходы на все виды технического обслуживания и ремонта средств автоматики и связи.

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

расходы в части, относимой к работникам административно-управленческого персонала: на командировки, на подготовку и переподготовку кадров, по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным с индивидуальными предпринимателями, не состоящими в штате организации;

расходы на юридические и информационные услуги;

расходы на консультационные и иные аналогичные услуги;

расходы на аудиторские услуги;

расходы на управление организацией или отдельными ее подразделениями, в т.ч. заработная плата административно-управленческого персонала и взносы на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством, а также расходы на приобретение услуг по управлению организацией или ее отдельными подразделениями;

расходы на услуги по предоставлению работников (технического и управленческого персонала) сторонними организациями для участия в производственном процессе, управлении производством либо для выполнения иных функций, связанных с производством и (или) реализацией, в т.ч. расходы, связанные с оплатой услуг посреднических организаций, выполняемых для производственных нужд автотранспортных организаций, оплатой услуг банков по осуществлению в соответствии с заключенными договорами торгово-комиссионных (факторинговых) и других аналогичных операций;

представительские расходы;

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

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

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

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

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

расходы на канцелярские товары;

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

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

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

другие общехозяйственные расходы.

4. Коммерческие расходы включают расходы на рекламу:

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

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

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

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

Приложение N 6

к Методическим рекомендациям

[(п. 39)](#P542)

ТЕХНОЛОГИЯ

РАСЧЕТА РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ОБОРОТА И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ УСЛУГ

(ПЕРЕВОЗОК) ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

1. Для достижения уровня рентабельности, обеспечивающего экономически устойчивую деятельность организации, необходимо соблюдение следующих условий:

(6.1)



(6.2)



где: - интенсивность оборота авансируемого капитала, которая характеризует объем реализованных работ (услуг), приходящийся на 1 руб. средств, вложенных в деятельность организации;



В - выручка от реализации (строка 010 формы N 2 баланса) - объем реализованных услуг, руб.;

и - суммы актива баланса на начало и конец года (строка 300 формы N 1 баланса), руб.;



- объем прибыли, приходящейся на 1 руб. собственного капитала;



П - прибыль до налогообложения (строка 140 формы N 2 баланса), руб.;

и - собственный капитал на начало и конец года, руб.



2. Рентабельность оборота для транспортной организации должна соответствовать соотношению (33).

Величина необходимой рентабельности оборота может быть определена исходя из вышеприведенных нормативных значений коэффициентов и и коэффициента автономии (), величина которого принимается равной 0,6 (СК / (ВНА + ОА) = СК / А = 0,6). Выполнив расчет, получим искомую величину нормативной рентабельности оборота:



.



3. Проведенный анализ показал, что величина рентабельности услуги (перевозки) [(формула 32)](#P544) для транспортных организаций должна быть всегда больше рентабельности оборота, что определяется величиной сальдо по прочим доходам/расходам, как правило, отрицательным.

Анализ балансов транспортных организаций показал, что величина отрицательного сальдо по прочим доходам/расходам (расходы на налоги, за исключением НДС и акцизов, а также на иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с законодательством Российской Федерации и не включенные в состав расходов по обычным видам деятельности, включаются в прочие расходы) составляет 4,4% от расходов по обычным видам деятельности (без учета субсидий на покрытие убытков).

Исходя из этого, прибыль до налогообложения можно представить в следующем виде:

, (6.3)



где: - сальдо по прочим доходам/расходам.



В то же время в соответствии с тем, что рассчитанная выше величина рентабельности оборота равна 4,8%, прибыль до налогообложения может быть также представлена:

, тогда можно выполнить следующие преобразования:



(6.4)



(6.5)



(6.6)



Следовательно, рентабельность услуги (перевозки) может быть представлена следующим образом:

(6.7)



(6.8)



. (6.9)



Приложение N 7

к Методическим рекомендациям (п. 40)

МЕТОДИКА

ФОРМИРОВАНИЯ СОБСТВЕННЫХ ИСТОЧНИКОВ ИНВЕСТИЦИЙ

ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

1. Сущность методики заключается в нахождении минимальной ежегодной (за весь срок службы каждого объекта основных средств) величины прибыли, резервируемой на расчетном счете организации, чтобы совместно с накапливаемыми на расчетном счете амортизационными начислениями обеспечить возможность полного восстановления (приобретения новых) основных средств.

2. Балансовая стоимость основных средств, подлежащих замене, определяется следующим образом:

, (7.1)



где: - балансовая стоимость основных средств, подлежащих замене, руб.;



- балансовая стоимость основных средств в рассматриваемой группе, руб.;



- коэффициент обновления основных средств (имеющийся или заданный) по рассматриваемой группе основных средств.



3. Доля прибыли (рассчитываемая от балансовой стоимости), которая обеспечит возможность полного восстановления (приобретения новых) основных средств в искомом объеме, определяется следующим образом:

, (7.2)



где: - средняя норма амортизации по рассматриваемой группе основных средств;



r - коэффициент дисконтирования.

Расчет искомого объема дополнительной прибыли () выполняется для каждого года (всего срока службы основного средства):



, руб. (7.3)



Значение необходимо прибавить к накопленной на расчетном счете сумме амортизации () за этот же срок для получения денежных средств, достаточных для обновления части основных средств, для которых ведется расчет.



КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

3. Для подробного расчета по конкретной организации и получения прогноза по годам о величине необходимых инвестиций для обновления транспортных средств (ТС) была разработана специальная технология, включающая последовательные этапы:

установление среднего возраста ТС рассматриваемого типа;

расчет нормативного (среднего по рассматриваемой группе) срока полезного использования ТС исходя из применяемой нормы амортизационных отчислений;

определение максимального срока службы ТС в рассматриваемой группе;

вычисление суммарной балансовой стоимости;

расчет коэффициента обновления ТС как отношение первоначальной балансовой стоимости вновь поступивших ТС за год, предшествующий расчетному, к общей балансовой стоимости с учетом среднего срока службы ТС в данной группе;

получение информации из данных бухгалтерского учета величины уже начисленной амортизации по каждому из рассматриваемых ТС;

определение количества лет, оставшихся в эксплуатации, и расчет суммы начисляемой амортизации за каждый год из этих лет по каждому ТС;

разработка программы полного обновления имеющегося парка ТС при условиях, что замена на новое ТС должна производиться сразу, как только ТС будет полностью самортизированно и вся сумма начисленной амортизации направляется на обновление ТС;

определение незарезервированной (потраченной на другие цели) суммы амортизации как суммы балансовых стоимостей ранее самортизированных ТС. Данная сумма делится на средний срок службы, в результате получается величина надбавки (Z) к ежегодно необходимой сумме на обновление ТС;

исчисление объема средств, необходимых для обновления ТС. Для этого балансовая стоимость ТС умножается на , из полученного произведения вычитается сумма начисленной за год амортизации и к нему прибавляется Z;



определение по приведенным формулам и .



Расчет искомой величины прибыли проводится по годам на весь срок службы основного средства ().



4. Пример определения инвестиционной составляющей в прибыли.

Определение необходимой величины инвестиционной составляющей в прибыли для обновления транспортных средств (через рентабельность ()) рассмотрено на примере транспортной организации, где отношение амортизации, начисленной на транспортные средства, к суммарной первоначальной балансовой стоимости всех ТС составляет 75%.



Для обновления ТС, сумма начисленной амортизации на которые составляет 75% в суммарной первоначальной стоимости всех ТС, нужно провести расчет следующим образом:

из [таблицы 3](#P574) выбрать строку, в которой в первой колонке стоит 75;

принять решение совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления о количестве лет, за которое будет проведено обновление (например, 7,5 лет), разделить 75 на 7,5, получив в результате 10;

выбрать столбец с коэффициентом обновления 10%;

взять цифру, стоящую на пересечении выбранной строки и выбранного столбца.

Таким образом, чтобы за 7,5 лет обновить ТС, отношение начисленной амортизации на которые составляет 75% к суммарной первоначальной стоимости всех ТС, в рассматриваемой в качестве примера транспортной организации нужно иметь дополнительную рентабельность в размере 12,6% в год.

Определение инвестиционной составляющей в рентабельности для обновления пассивной части ОС при условии, что коэффициент износа пассивной части ОС равен 34%, а = 12,6% в год, осуществляется следующим образом: = 12,6 x 34 / 75 = 5,7%.



Следовательно, общий (суммарный) процент экономически обоснованного уровня рентабельности (определяемой по прибыли от реализации услуг) для обеспечения устойчивой финансово-экономической деятельности и обеспечения обновления транспортных средств в рассматриваемой в качестве примера транспортной организации должен соответствовать 27,9% (9,6 + 12,6 + 5,7).