

11 июля 2017г. № 909
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ
МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ - «ГОРОД ТУЛУН»
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА
РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА В ГОРОДСКОМ
СООБЩЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
ПО МУНИЦИПАЛЬНЫМ МАРШРУТАМ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ТУЛУНА

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Законом Иркутской области от 28.12.2015 № 145-ОЗ «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Иркутской области», принимая во внимание распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 18.04.2013 №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», руководствуясь ст. ст. 6,28,42 Устава муниципального образования – «город Тулун», администрация городского округа

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Методику расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории города Тулуна, согласно приложению № 1 к настоящему постановлению.
2. Опубликовать настоящее постановление в газете «Тулунский вестник», разместить на официальном сайте администрации городского округа.
3. Настоящее постановление вступает в силу с момента его опубликования.

МЕТОДИКА РАСЧЕТА РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА В ГОРОДСКОМ СООБЩЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО МУНИЦИПАЛЬНЫМ МАРШРУТАМ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ТУЛУНА

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Методика расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории города Тулуна (далее – Методика) предназначена для использования в качестве методической базы для расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам.

1.2. Настоящая Методика содержит механизм расчета экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства и механизм формирования доходов и расходов перевозчиков при оказании транспортных услуг.

1.3. На основе экономической обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства осуществляется расчет регулируемых тарифов за одну поездку в городском сообщении.

1.4. В настоящей Методике наряду с терминами и понятиями, предусмотренными в нормативных правовых актах Российской Федерации и Иркутской области, используются следующие основные понятия:

1.4.1. Необходимая валовая выручка - экономически обоснованный объем финансовых средств, необходимых для осуществления регулируемого вида деятельности в течении расчетного (планового) периода регулирования.

1.4.2. Себестоимость – обоснованные и документально подтвержденные затраты, осуществленные (понесенные) перевозчиком.

1.4.3. Прибыль – разница между необходимой валовой выручкой от реализации услуг и затратами на производство и реализацию услуг, включаемыми в себестоимость.

1.4.4. Рентабельность – выраженное в процентах отношение прибыли к себестоимости.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РАСЧЕТУ РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ

2.1. В настоящей Методике под экономически обоснованной стоимостью 1 км пробега пассажирского транспортного средства понимается такая величина, которая включает себестоимость и расчетную прибыль (рентабельность) и позволяет обеспечивать экономически устойчивую деятельность перевозчика.

2.2. В основу расчета экономически обоснованной 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, содержащиеся в Методических рекомендациях по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18.04.2013 №НА-37-р.

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

2.3.1. Данных о количестве и протяженности маршрутов на расчетный (плановый) период регулирования.

2.3.2. Расписаний движения пассажирских транспортных средств в расчетном (плановой) периоде регулирования с учетом типов транспортных средств.

2.3.3. Данных о пробеге транспортных средств на расчетный (плановый) период регулирования и плановых объемах перевозок пассажиров.

2.3.4. 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 регулирования, с учетом их сезонности.

2.3.5. Статистической, бухгалтерской и налоговой отчетности.

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

2.5. Рентабельность перевозок, обеспечивающая экономическую и финансово устойчивую деятельность перевозчиков, определяется на основании экономически обоснованного расчета расходов, планируемых к осуществлению за счет прибыли.

2.6. Для анализа фактических данных за предыдущий отчетный период регулирования используется справка об основных показателях финансово-хозяйственной деятельности перевозчика по предоставлению транспортных услуг, оформленная в соответствии с приложение № 1 к настоящей Методике.

III. ПОРЯДОК РАСЧЕТА РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ

3.1. Расчет себестоимости проводится для пассажирских транспортных средств, осуществляющих городские регулярные маршрутные перевозки на каждом городском маршруте, обслуживаемом одним перевозчиком, отдельно по видам (маркам) транспортных средств.

3.2. В качестве исходной базы для расчета тарифов на транспортные услуги принимаются:

3.2.1. Экономически обоснованные и документально подтвержденные затраты, на осуществление регулируемого вида деятельности, учитываемые в целях налогообложения в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации.

3.2.2. Базовые удельные нормы.

3.2.3. Рентабельность.

3.2.4. Вместимость (пассажировместимость) транспортных средств, которая отражается по фактическому количеству перевезенных пассажиров, подтвержденному документально. При этом в качестве документального подтверждения перевозчики, эксплуатирующие транспортные средства, оснащенные автоматизированной системой мониторинга пассажиропотока, предоставляют документы автоматизированного обследования пассажиропотока, содержащие отчетные данные фактического количества перевезенных пассажиров, зафиксированные автоматизированной системой.

При отсутствии фактических данных расчет пассажирооборота осуществляется с учетом коэффициента использования вместимости транспортных средств. Коэффициент использования вместимости транспортных средств для определения количества перевозимых пассажиров включается в расчет тарифов на основании документально подтвержденных результатов натурных обследований пассажиропотоков, проводимых в установленном порядке.

В случае отсутствия документального подтверждения проведения натурных обследований пассажиропотоков, коэффициент использования вместимости транспортных средств принимается равным:

а) на перевозки автомобильным транспортом в городском сообщении – 1,0;

При этом расчет пассажировместимости транспортного средства осуществляется с учетом мест для сидения пассажиров и стоящих пассажиров.

3.3. Расчет регулируемых тарифов осуществляется в соответствии с приложением № 2 к настоящей Методике.

3.4. Для расчета единого регулируемого тарифа по всем маршрутам в зависимости от вида сообщения перевозчики вправе воспользоваться приложением № 4 к настоящей Методике.

3.5. Приложения № 2 к настоящей Методике используются для осуществления расчета регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом и учитывают:

3.5.1. Расходы на оплату труда водителей автобусов и кондукторов.

3.5.2. Отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей автобусов и кондукторов.

3.5.3. Расходы на топливо для автобусов.

3.5.4. Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов.

3.5.5. Расходы на износ и ремонт шин автобусов.

3.5.6. Расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автобусов.

3.5.7. Расходы на амортизацию автобусов.

3.5.8. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами. Величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в расчете на 1 км пробега определяется с использованием отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам. Состав прочих расходов по обычным видам деятельности, а также косвенных расходов, учтенных при определении величины отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам, а также величина отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам содержится в Методических рекомендациях по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18.04.2013 № НА-37-р.

В состав переменных расходов включают:

- а) расходы на топливо для автобусов;
- б) расходы на смазочные и другие эксплуатационные материалы;
- в) расходы на износ и ремонт шин автобусов;
- г) расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт транспортных средств.

3.5.9. Рентабельность.

3.6. Расходы на оплату труда водителей, кондукторов, ремонтного персонала рассчитываются в соответствии с приложением № 2 к настоящей Методике.

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

3.8. Расчет расходов из прибыли осуществляется в произвольной форме.

3.9. Прибыль, включаемая в расчет регулируемого тарифа, определяется исходя из экономически обоснованной потребности перевозчиков, достаточной для эффективной деятельности и необходимой для развития и гарантии качества предоставления услуг. При этом предельный уровень рентабельности тарифа не должен превышать 25% от экономически обоснованной себестоимости транспортных услуг.

3.10. При отсутствии документов, обосновывающих расходы из прибыли, для перевозчиков устанавливается предельный уровень рентабельности, учитываемый в тарифах на транспортные услуги, определенный исходя из расчета средств, расходуемых из прибыли для эффективной деятельности перевозчика, но не более 10% от экономически обоснованной себестоимости транспортных услуг.

3.11. Обозначения показателей и формулы, используемые для расчета регулируемых тарифов и содержащиеся в приложениях к настоящей Методике, приняты из Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18.04.2013 № НА-37-р.

IV. ФОРМИРОВАНИЕ И УСТАНОВЛЕНИЕ ЕДИНЫХ РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ

4.1. Регулирующий орган осуществляет расчет единых регулируемых тарифов на основании совокупной необходимой валовой выручки, определенной по результатам экспертизы расчетов, представленных перевозчиками, в соответствии с приложением № 4 к настоящей Методике.

4.2. Единый регулируемый тариф за одну поездку формируется как отношение совокупной необходимой валовой выручки к совокупному плановому объему перевозок пассажиров в расчетном (плановом) периоде регулирования.

4.3. Единый регулируемый тариф за пассажирокилометр формируется как соотношение совокупной необходимой валовой выручки к совокупному плановому объему перевозок пассажиров и общему пробегу транспортных средств с пассажирами в расчетном (плановом) периоде регулирования.

4.4. Регулируемые тарифы на месячные билеты на проезд формируются с учетом количества поездок пассажира в месяц.

4.5. Регулируемые тарифы, установленные за провоз каждого места багажа, подлежащего оплате в соответствии с действующим законодательством, не могут превышать стоимость поездки – в городском сообщении.

4.6. Регулируемые тарифы на перевозки в городском сообщении устанавливаются в полных рублях. При этом расчетные значения менее 50 копеек отбрасываются, 50 копеек и более округляются до полного рубля.

Заместитель мэра городского округа –
председатель Комитета по экономике
администрации городского округа

С.В. Васильева

Приложение № 1
к Методике расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории города Тулуна

**СПРАВКА
ОБ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЯХ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО
ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ЗА ПРЕДЫДУЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ
ПЕРИОД РЕГУЛИРОВАНИЯ**

| № П/П | ПОКАЗАТЕЛИ | Ед.изм. | Пассажирские перевозки | | Прочая деятельность |
|-------|--|-----------------|------------------------|-------------|---------------------|
| | | | Городские | Пригородные | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Перевезено пассажиров, всего, в том числе: | тыс.чел. | | | |
| 1.1 | За плату | тыс.чел. | | | |
| 2. | Пассажирооборот, всего, в том числе: | тыс.пасс -км | | | |

| | | | | | |
|-------|---|-----------------|--|--|--|
| 2.1 | За плату | тыс.пасс -км | | | |
| 3. | Часы работы на линии | тыс.час. | | | |
| 4. | Пробег подвижного состава | тыс.км. | | | |
| 5. | Выполнено рейсов | ед. | | | |
| 6. | Доходы | тыс.руб. | | | |
| 7. | Расходы | тыс.руб. | | | |
| 7.1 | Расходы на оплату труда водителей и кондукторов | тыс.руб. | | | |
| 7.2 | Отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов | тыс.руб. | | | |
| 7.3 | Смазочные и прочие эксплуатационные материалы | тыс.руб. | | | |
| 7.4 | Износ и ремонт автошин | тыс.руб. | | | |
| 7.5 | Затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт | тыс.руб. | | | |
| 7.5.1 | Расходы на оплату труда ремонтного персонала с отчислениями на социальные нужды | тыс.руб. | | | |
| 7.5.2 | Материальные затраты на ремонт | тыс.руб. | | | |
| 7.6 | Амортизация подвижного состава | тыс.руб. | | | |
| 7.7 | Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными | тыс.руб. | | | |

| | | | | | |
|------|--|----------|--|--|--|
| | расходами | | | | |
| 8. | Убытки | тыс.руб. | | | |
| 9. | Прибыль | тыс.руб. | | | |
| 10. | Субсидии | тыс.руб. | | | |
| 10.1 | Федеральный и региональный бюджет | тыс.руб. | | | |
| 10.2 | Бюджет муниципального образования – «город Тулун» | тыс.руб. | | | |
| | Справочно: | | | | |
| 11. | Численность, всего, в том числе: | чел. | | | |
| 11.1 | Водители | чел. | | | |
| 11.2 | Кондукторы | чел. | | | |
| 11.3 | Ремонтные рабочие | чел. | | | |
| 11.4 | Подсобные рабочие | чел. | | | |
| 11.5 | Руководители и специалисты | чел. | | | |
| 12. | Среднемесячная заработная плата, всего, в том числе: | руб. | | | |
| 12.1 | Водители | руб. | | | |
| 12.2 | Кондукторы | руб. | | | |
| 12.3 | Ремонтные рабочие | руб. | | | |
| 12.4 | Подсобные рабочие | руб. | | | |
| 12.5 | Руководители и специалисты | руб. | | | |

Заполняются имеющиеся показатели

Руководитель предприятия _____ Ф.И.О.

Главный бухгалтер _____ Ф.И.О.

Приложение № 2
к Методике расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом

РАСЧЕТ РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАСПОРТОМ В ГОРОДСКОМ СООБЩЕНИИ

| № п/п | Наименование показателей | Обозначения | Ед.изм. | Факт | План на регулируемый период | Пояснения к расчету |
|-------|---|-------------|----------|------|-----------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. | Номер маршрута | | | | | |
| 1.1 | Марка транспортного средства (далее - ТС) | | | | | |
| 1.2 | Количество ТС на маршруте | n | ед. | | | Показатели согласовываются с коммунальным отделом Комитета жилищно-коммунального хозяйства администрации городского округа МО - «город Тулун». Вместимость транспортных средств отражается по фактическому количеству перевезенных пассажиров, подтвержденному документально. При этом в качестве документального подтверждения перевозчики, эксплуатирующие транспортные средства, оснащенные автоматизированной системой мониторинга пассажиропотока, предоставляют документы автоматизированного обследования пассажиропотока, содержащие отчетные данные фактического количества перевезенных пассажиров, зафиксированные автоматизированной системой. |
| 1.3 | Вместимость ТС, всего, в том числе: | | чел. | | | |
| 1.3.1 | Среднее количество посадочных мест в ТС | | ед. | | | |
| 1.4 | Коэффициент использования вместимости | | | | | |
| 1.5 | Вместимость с учетом коэффициента использования вместимости | | чел. | | | |
| 1.6 | Количество рейсов (по расписанию), всего в год | | ед. | | | |
| 1.7 | Вместимость с учетом рейсов по расписанию, всего в год | Q | тыс.чел. | | | |
| 1.8 | Время работы в наряде, всего в год | | тыс.час. | | | |

| | | | | | | |
|--------|---|--------------------|----------|--|--|---|
| 1.9 | Средняя эксплуатационная скорость движения | $V_{э}$ | км/час | | | вместимости транспортных средств. коэффициент использования вместимости транспортных средств для определения количества перевозимых пассажиров включается в расчет тарифов на основании документально подтвержденных результатов натурных обследований пассажиропотоков, проводимых в установленном порядке. В случае отсутствия документального подтверждения проведения натурных обследований пассажиропотоков коэффициент использования вместимости транспортных средств принимается равным 1,0. |
| 1.10 | Планируемый в соответствии с расписанием пробег пассажирских транспортных средств данной марки и модели на линии, всего в год, в том числе: | L_i | тыс.км | | | |
| 1.10.1 | Планируемый пробег с пассажирами, всего в год | $L_i \text{ пасс}$ | тыс.км | | | |
| 2. | Доходы от перевозки пассажиров, всего, в том числе: | | тыс.руб. | | | В случаях, если перевозчик кроме оказания транспортных услуг осуществляет иные виды деятельности, расходы на осуществление таких видов деятельности и полученные от этих видов деятельности доходы (убытки) не учитываются при расчете регулируемых тарифов на транспортные услуги. |
| 2.1 | Выручка от реализации разовых проездных билетов | | тыс.руб. | | | |
| 2.2 | Выручка от реализации месячных проездных билетов | | тыс.руб. | | | |
| 2.3 | Субсидии, всего, в том числе: | | тыс.руб. | | | |
| 2.3.1 | Федеральный и региональный бюджет | | тыс.руб. | | | |
| 2.3.2 | Бюджет муниципального образования - «город Тулун» | | тыс.руб. | | | |
| 3. | Расчет величины расходов на оплату труда с отчислениями | | тыс.руб. | | | |
| 3.1 | Величина расчетной заработной платы водителей (ФОТ) | | тыс.руб. | | | П.3.5 * п.1.10 |
| 3.2 | Отчисления на социальные нужды (водители) | % | тыс.руб. | | | В соответствии с п.25 Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости |

| | | | | | | |
|-----|---|------------------|----------|--|--|--|
| | | | | | | перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Минтранса России от 18.04.2013 №НА-37-р (далее – Методические рекомендации) величина отчислений на социальные нужды рассчитывается от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством |
| 3.3 | Величина расчетной заработной платы кондукторов (ФОТ) | | тыс.руб. | | | П.3.7 * п.1.10 |
| 3.4 | Отчисления на социальные нужды (водители) | % | тыс.руб. | | | В соответствии с п.25 Методических рекомендаций величина отчислений на социальные нужды рассчитывается от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством |
| 3.5 | Расходы на оплату труда водителей на 1 км пробега | $P_{отв\ i\ км}$ | руб./км | | | Расчет в соответствии с приложением № 3 к Методике |
| 3.6 | Отчисления на социальные нужды (водители) на 1 км пробега | $C_{втсф}$ | руб./км | | | В соответствии с п.25 Методических рекомендаций величина отчислений на социальные нужды рассчитывается от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством |
| 3.7 | Расходы на оплату труда кондукторов на 1 км пробега | $P_{отк\ i\ км}$ | руб./км | | | Расчет в соответствии с приложением № 3 к Методике |
| 3.8 | Отчисления на социальные нужды (кондукторы) на 1 км пробега | $C_{ктсф}$ | руб./км | | | В соответствии с п.25 Методических рекомендаций величина отчислений на социальные нужды рассчитывается от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством |
| 4 | Расходы на топливо для автобусов | $P_{тi\ км}$ | руб./км | | | $P_{тi\ км} = (H_{тi\ л} * L_{i\ л} * H_{тi\ з}) / (L_{i\ л} + L_{i\ з}) * C_{т}$ |

| | | | | | | |
|-------|---|--------------------|--------------|--|--|--|
| 4.1 | Норма расхода топлива автобусом в летний период | $H_{Ti \text{ л}}$ | л/км пробега | | | $H_{Ti \text{ л}} = H_{si \text{ л}}(1+0.01 * D)/ 100$ |
| 4.1.1 | Транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса | H_{si} | л/100км | | | Величина принимаемая в соответствии с методическими рекомендациями «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», введенными в действие распоряжением Минтранса России от 14.03.2008 №ам-23-р (далее-Нормативы) |
| 4.1.2 | Поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме | D | % | | | Поправочный коэффициент принимается согласно пункту 5_раздела II Нормативов «при работе автотранспорта в населенных пунктах с численностью населения до 100 тыс.человек – до 5%» |
| 4.1.3 | Пробег автобуса в период работы без зимней надбавки | $L_i \text{ л}$ | км | | | Пробег автобуса без зимней надбавки необходимо рассчитывать в период с 1 мая по 31 октября, т.к. согласно пункта 70 приложения № 2 Нормативов срок действия зимней надбавки исчисляется с 1 ноября по 30 апреля (в соответствии с расписанием рейсов ТС) |
| 4.2 | Норма расхода топлива автобусом в зимний период | $H_{Ti \text{ з}}$ | л/км пробега | | | $H_{Ti \text{ з}} = H_{si} (1 + 0,01 \times D) / 100 + H_{oti} / V_э$ |
| 4.2.1 | Поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме | D | % | | | Согласно пункта 70 приложения № 2 Нормативов предельная величина зимней надбавки в Иркутской области составляет не более 18% |
| 4.2.2 | Пробег автобуса в период работы с зимней надбавкой | $L_i \text{ з}$ | км | | | Пробег автобуса в период работы с зимней надбавкой необходимо рассчитывать с 1 ноября по 30 апреля согласно пункта 70 приложения № 2 Нормативов (в соответствии с расписанием рейсов ТС) |
| 4.2.3 | Норма расхода топлива при использовании штатных | H_{oti} | л/ч | | | Величина принимается в соответствии с Нормативами |

| | | | | | | |
|-------|---|-------------|---------|--|--|---|
| | независимых отопителей на работу отопителя (отопителей) | | | | | |
| 4.2.4 | Средняя эксплуатационная скорость движения | $V_{э}$ | км/час | | | В расчет принимается показатель, согласованный с коммунальным отделом Комитета ЖКХ администрации городского округа |
| 4.3 | Прогнозируемая цена топлива в течении планового периода | $C_{т}$ | руб./л | | | Величина $C_{т}$ 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 финансовый год |
| 4.3.1 | Стоимость топлива за предыдущий период | | руб./л | | | Расчетная средняя стоимость топлива определяется перевозчиком на основании фактических данных |
| 4.3.2 | Величина индекса цен на приобретенные промышленными организациями отдельные виды топливно-энергетических ресурсов, публикуемых Росстатом, либо величина дефляторов и индексов цен производителей нефтепродуктов, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной финансовый год | | | | | Индекс цен производителей нефтепродуктов, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной финансовый год |
| 5. | Величина удельных расходов на смазочные и прочие | $P_{ci км}$ | руб./км | | | |

| | | | | | | |
|-----|--|----------------------|---------|--|--|---|
| | эксплуатационные материалы для автобусов | | | | | $P_{\text{сi км}} = 0,075 * P_{\text{тi км}}$ |
| 6. | Расходы на износ и ремонт шин автобусов | $P_{\text{ши км}}$ | руб./км | | | $P_{\text{ши км}} = \frac{n_{\text{ши}} \times c_{\text{ши}}}{1000 \times H \times K_{1\text{ш}} \times K_{2\text{ш}}} \times i_{\text{цш}}$ |
| 6.1 | Число шин, установленных на автобус | $n_{\text{ши}}$ | ед. | | | |
| 6.2 | Средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве | $C_{\text{ши}}$ | руб. | | | Средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве, принимается по фактическим данным перевозчика или по данным организаций, реализующих шины на территории Иркутской области |
| 6.3 | Среднестатистический пробег шины | H | тыс. км | | | Значения среднестатистического пробега шины, принимается в соответствии с таблицей 3.1 приложения № 3 Методических рекомендаций |
| 6.4 | Поправочный коэффициент, учитывающий категорию условий эксплуатации транспортного средства | $K_{1\text{ш}}$ | | | | Поправочные коэффициенты принимаются в соответствии с таблицами 3.2 и 3.3 приложения № 3 Методических рекомендаций |
| 6.5 | Поправочный коэффициент, учитывающий условия работы автотранспортного средства | $K_{2\text{ш}}$ | | | | |
| 6.6 | Прогнозная величина индекса цен производителей машин и оборудования на планируемый период | $i_{\text{цш}}$ | | | | Прогнозная 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 финансовый год |
| 7. | Расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт | $P_{\text{то i км}}$ | руб./км | | | П.7.1 + п.7.2 Расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт в расчете |

| | | | | | | |
|-------|--|------------------|--------------|--|--|--|
| | автобусов на 1 км пробега | | | | | на 1 км пробега определяют как сумму расходов на оплату труда ремонтных рабочих с учетом отчислений на социальные нужды и расходов на запасные части и материалы в соответствии с нижеприведенным алгоритмом независимо от способа организации технического обслуживания и ремонта, принятого у перевозчика (проведение воздействий собственными силами или аутсорсное) пункт 30 Методических рекомендаций |
| 7.1 | Величина расходов на оплату труда ремонтных рабочих на 1 км пробега с отчислениями на социальные нужды | $OT_{pp\ i\ км}$ | руб./км | | | $OT_{pp\ i\ км} = ЗП_{р\ час} \times$ $\frac{T_{Ti} : (K_{1п} * K_{3п}) + T_{pi} * K_1 * K_2 * K_3 * K_4}{1000} \times$ $i_{пц} \times (1 + C_{тсф} : 100)$ |
| 7.1.1 | Расчетная часовая величина оплаты труда ремонтного персонала | $ЗП_{р\ час}$ | руб./час | | | Величина оплаты труда работников организации (перевозчика) определяется в соответствии с действующей в организации системой оплаты труда. При этом величина среднемесячной оплаты труда работников не должна превышать величину среднемесячной начисленной заработной платы на одного работника в муниципальном образовании – «город Тулун». Расчет в соответствии с приложение № 5 к Методике. |
| 7.1.2 | Величина базовой удельной трудоемкости технического обслуживания | T_{Ti} | час./1000 км | | | Трудоемкость технического обслуживания и текущего ремонта из таблицы 4.1 приложения № 4 Методических рекомендаций |
| 7.1.3 | Величина базовой удельной трудоемкости текущего | T_{pi} | час./1000 км | | | |

| | | | | | | |
|--------|--|----------|--|--|--|--|
| | ремонта | | | | | |
| 7.1.4 | Индекс потребительских цен | $i_{пц}$ | | | | Согласно пункта 24 Методических рекомендаций величина индекса принимается в соответствии с данными о величинах индексов потребительских цен (инфляции), публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной финансовый год |
| 7.1.5 | Коэффициент корректирования норматива периодичности ТО от условий эксплуатации | $K_{1п}$ | | | | Таблица 2.8 Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденного Министерством автомобильного транспорта РСФСР от 20.09.1984 (далее – Положение от 1984г.) (III категория условий эксплуатации) |
| 7.1.6 | Коэффициент корректирования норматива периодичности ТО от природно-климатических условий | $K_{3п}$ | | | | Таблица 2.10 Положения от 1984г. (холодный климатический район) |
| 7.1.7 | Коэффициент корректирования норматива трудоемкости ТР от условий эксплуатации | K_1 | | | | Таблица 2.8 Положения от 1984г. (III категория условий эксплуатации) |
| 7.1.8 | Коэффициент корректирования норматива трудоемкости ТР от модификации подвижного состава | K_2 | | | | Таблица 2.9 Положения от 1984г. |
| 7.1.9 | Коэффициент корректирования норматива периодичности ТО от природно-климатических условий | K_3 | | | | Таблица 2.10 Положения от 1984г. (холодный климатический район) |
| 7.1.10 | Коэффициент корректирования норматива периодичности ТО от пробега с начала эксплуатации | K_4 | | | | Величина данного коэффициента для автобусов принимается в соответствии с таблицей 2.11 Положения от 1984г., но согласно пункту 31 Методических рекомендаций приотсутствии фактических данных по парку транспортных средств |

| | | | | | | |
|--------|---|---------------|---------|--|--|--|
| | | | | | | допускается принимать величину K_4 равной 1,5 |
| 7.1.11 | Отчисления на социальные нужды | $C_{тсф}$ | % | | | В соответствии с пунктом 25 Методических рекомендаций величина отчислений на социальные нужды рассчитывается от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством |
| 7.2 | Расходы на запчасти и материалы на техническое обслуживание и ремонт на 1 км пробега | $ЗЧ_{i км}$ | руб./км | | | $ЗЧ_{i км} = Н_{зч i км} \times i_{ц зч} \times K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4$ |
| 7.2.1 | Базовые удельные расходы на запасные части | $Н_{зч i км}$ | руб./км | | | Принимаются в соответствии с таблицей 4.2 приложения № 4 Методических рекомендаций |
| 7.2.2 | Суммарный индекс цен на запасные части и материалы | $i_{ц зч}$ | | | | Суммарный индекс 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 финансовый год |
| 7.2.3 | Коэффициент корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов от условий эксплуатации | K_1 | | | | Таблица 2.8 Положения от 1984г. (III категория условий эксплуатации) |
| 7.2.4 | Коэффициент корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов от модификации подвижного состава и организации его работы | K_2 | | | | Таблица 2.9 Положения от 1984г. |
| 7.2.5 | Коэффициент корректирования удельных расходов на | K_3 | | | | Таблица 2.10 Положения от 1984г. (холодный климатический район) |

| | | | | | | |
|-------|---|-----------------------|---------|--|--|--|
| | приобретение запасных частей и материалов от природно-климатических условий | | | | | |
| 7.2.6 | Коэффициент корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов от пробега с начала эксплуатации | K_4 | | | | Величина данного коэффициента для автобусов принимается в соответствии с таблицей 2.11 Положения от 1984г., но согласно пункту 31 Методических рекомендаций приотсутствии фактических данных по парку транспортных средств допускается принимать величину K_4 равной 1,5 |
| 8. | Расходы на амортизацию пассажирских транспортных средств на 1 км пробега | $A_{i \text{ км}}$ | руб./км | | | $A_{i \text{ км}} = A_{\text{год сумм}} / L_i / 1000$ |
| 8.1 | Годовая сумма амортизации всех транспортных средств (i-той) модели | $A_{\text{год сумм}}$ | руб. | | | $A_{\text{год сумм}} = \sum_{i=1}^n A_{\text{год } i}$ |
| 8.2 | Годовая сумма амортизации транспортного средства (i-той) модели | $A_{\text{год } i}$ | руб. | | | $A_{\text{год } i} = C_{\text{пв}i} \times H_{ai} / 100$ |
| 8.2.1 | Величина первоначальной балансовой или восстановительной стоимости транспортного средства данной (i-той) модели | $C_{\text{пв}i}$ | руб. | | | Величина первоначальной балансовой или восстановительной стоимости транспортного средства данной (i-той) модели |
| 8.2.2 | Норма амортизации транспортных средств данной модели | H_{ai} | % | | | $H_{ai} = 100 / T_{\text{пи}i}$ |
| 8.2.3 | Величина срока полезного использования транспортных средств | $T_{\text{пи}i}$ | лет | | | Срок полезного использования определяется в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 №1, при этом используются максимальные значения сроков полезного использования для транспортных средств соответствующего типа |
| 8.2.4 | Количество транспортных | n | ед. | | | В расчет принимается показатель, |

| | | | | | | |
|-------|---|--------------|----------|--|--|---|
| | средств (i-той) модели, работающих на маршруте | | | | | согласованный с коммунальным отделом Комитета ЖКХ администрации городского округа |
| 9. | Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами | $ПКР_{i км}$ | руб./км | | | $ПКР_{i км} = (P_{тикм} + P_{сикм} + P_{шикм} + P_{тоикм}) * O_{пкр п}$ |
| 9.1 | Переменные расходы: | | руб./км | | | 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 для автобусов включают: расходы на топливо; расходы на смазочные и другие эксплуатационные материалы; расходы на износ и ремонт шин; расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт транспортных средств. |
| 9.1.1 | Расходы на топливо для автобусов | $P_{тикм}$ | руб./км | | | |
| 9.1.2 | Расходы на смазочные и другие эксплуатационные материалы | $P_{сикм}$ | руб./км | | | |
| 9.1.3 | Расходы на износ и ремонт шин | $P_{шикм}$ | руб./км | | | |
| 9.1.4 | Расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт транспортных средств | $P_{тоикм}$ | руб./км | | | |
| 9.2 | Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным | $O_{пкр п}$ | | | | Величина устанавливается в соответствии с таблицей 2 Методических рекомендаций с учетом планируемого суммарного пробега перевозчика по маршрутной сети в соответствующем виде сообщения |
| 10. | ИТОГО себестоимость в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках автобусами каждой (i-той) марки и модели | $S_{ai км}$ | руб./км | | | $S_{ai км} = P_{отв i км} + C_{втсф} + P_{отк i км} + C_{ктсф} + P_{тикм} + P_{сикм} + P_{шикм} + P_{то i км} + A_{i км} + ПКР_{i км}$ |
| 11. | Расходы от перевозки пассажиров в год (себестоимость) | $S_{сумм}$ | тыс.руб. | | | $S_{сумм} = S_{ai км} \times L_i$ |
| 12. | Планируемый объем перевозок пассажиров в год | Q | тыс.чел. | | | Объем перевозок определяется на основании вместимости с учетом рейсов по расписанию |
| 13. | Себестоимость перевозки одного пассажира за заданный | $S_{пасс}$ | руб.чел. | | | $S_{пасс} = S_{сумм} / Q$ |

| | | | | | | |
|-----|--|----------------|----------|--|--|---|
| | период времени (год) | | | | | |
| 14. | Рентабельность перевозок | R | % | | | Расчет перевозчика в произвольной форме |
| 15. | Сумма прибыли | Пр | тыс.руб. | | | $Пр = S_{сумм} \times (R/100)$ |
| 16. | Необходимая валовая выручка | HBB | тыс.руб. | | | $HBB = S_{сумм} + Пр$ |
| 17. | Стоимость пробега 1 км | $C_{авт\ iкм}$ | руб./км | | | $C_{авт\ iкм} = HBB / L_i$ |
| 18. | Тариф за одну поездку (на перевозку 1 пассажира) | $T_{пасс}$ | руб.чел. | | | $T_{пасс} = HBB / Q$ |

Приложение № 3
к Методике расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории города Тулуна

РАСЧЕТ РАСХОДОВ НА ОПЛАТУ ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ
(КОНДУКТОРОВ, РЕМОНТНОГО ПЕРСОНАЛА)

| № п/п | Наименование | Единица измерения | Оплата труда | | |
|-------|---|-------------------|--------------|-----------|--------------------|
| | | | Водитель | Кондуктор | Ремонтный персонал |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Тарифная ставка 1 часа работы (оклад в месяц) | руб. | | | |
| 2. | Доплата за классность | % | | | |
| 2.1 | Доплата за классность | руб. | | | |
| 3. | Доплата за работу в ночное время | % | | | |
| 3.1 | Доплата за работу в ночное время | руб. | | | |
| 4. | Доплата за разрывной рабочий день | % | | | |
| 4.1 | Доплата за разрывной рабочий день | руб. | | | |
| 5. | Премия | % | | | |
| 5.1 | Премия | руб. | | | |
| 6. | Районный коэффициент и северная надбавка | % | | | |
| 6.1 | Районный коэффициент и северная надбавка | руб. | | | |
| 7. | Итого оплата труда за 1 час работы (1 месяц) | руб. | | | |
| 8. | Планируемое время работы | час. | | | |
| 9. | Заработная плата за год | руб. | | | |

| | | | | | |
|-----|---|-----------|--|--|--|
| 10. | Величина оплаты основного и дополнительного отпуска | руб. | | | |
| 11. | Количество основного отпуска | дни | | | |
| 12. | Количество дополнительного отпуска | дни | | | |
| 13. | Фонд оплаты труда, всего | руб. | | | |
| 14. | Планируемый пробег в год | км | | | |
| 15. | Величина оплаты труда на 1 км пробега | руб./км | | | |
| 16. | Средняя заработная плата одного работника | руб./мес. | | | |

Приложение № 4
к Методике расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории города Тулуна

**РАСЧЕТ ЕДИНЫХ РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ
НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ГОРОДСКОМ
СООБЩЕНИИ**

| № п/п | Наименование показателей | Обозначения | Ед.изм. | Расчет |
|-------|--|-----------------------|-----------|--|
| 1. | Совокупная необходимая валовая выручка, определенная по результатам экспертизы расчетов, представленных перевозчиком | $HBB_{\text{сумм}}$ | тыс. руб. | $HBB_{\text{сумм}} = \sum_{i=1}^n HBB_i$ |
| 2. | Совокупный плановый объем перевозок пассажиров в расчетном (плановом) периоде регулирования | $Q_{\text{сумм}}$ | тыс. чел. | $Q_{\text{сумм}} = \sum_{i=1}^n Q_i$ |
| 3. | Единый регулируемый тариф за одну поездку | Тариф _{пасс} | руб./чел. | $\text{Тариф}_{\text{пасс}} = HBB_{\text{сумм}} / Q_{\text{сумм}}$ |