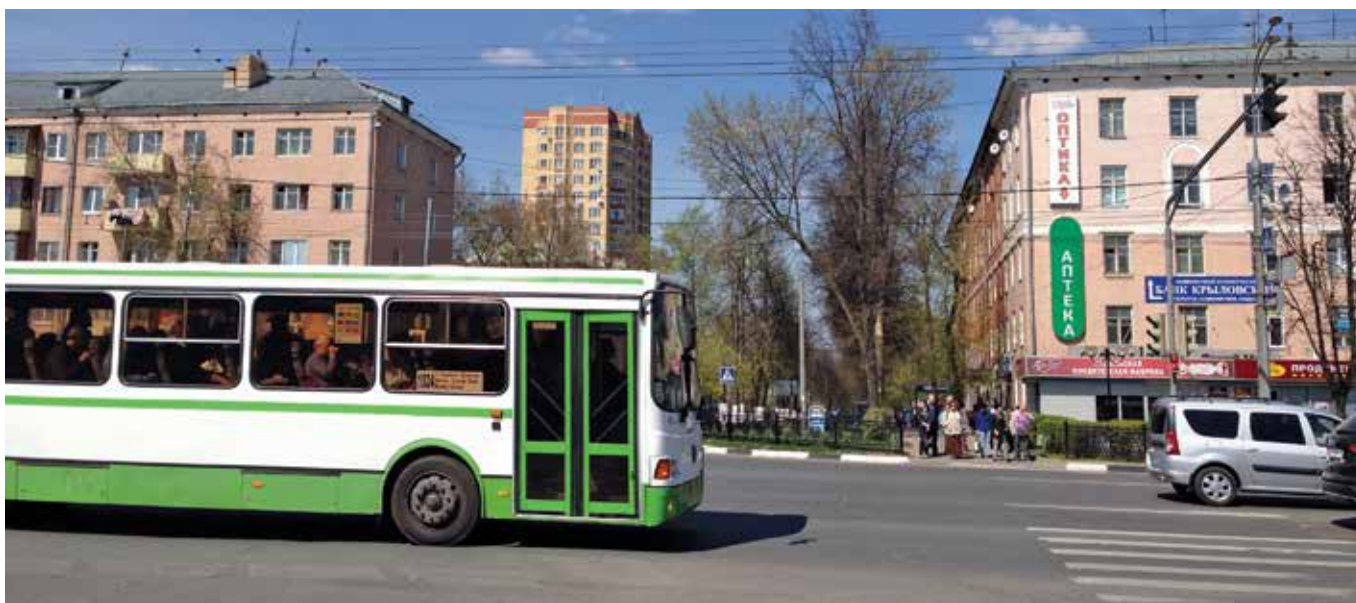


О внесении изменений в «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования»

О. Матанцева, К. Трякин



25 декабря 2013 года распоряжением Минтранса России №НА-143-р введена в действие новая редакция «Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования».

Внесенные в текст документа изменения явились результатом полугодовой апробации и работы с замечаниями и предложениями, проведенными разработчиком – Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»).

В ходе работы, кроме исправления ряда ошибок и редакционной правки, были внесены следующие существенные изменения.

1. Расширена сфера действия документа. Новой редакцией пункта 2 установлено, что расчет величины экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа может производиться не только в целях ценообразования. По этой причине далее по тексту вместо термина «экономически обоснованный тариф на перевозку одного пассажира» используется термин «экономически обоснованная стоимость перевозки одного пассажира» (п.п. 4, 7, 41–43).

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р

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

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 25 декабря 2013 г. №НА-143-р

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

7. Настоящие Методические рекомендации не затрагивают вопросов, связанных с расчетом величины тарифа на перевозку пассажира, учитывающего платежеспособность населения, тарифов, применяемых для категорий пассажиров, имеющих право на льготы в соответствии с действующим законодательством, а также с финансовыми взаимоотношениями бюджетов различных уровней.

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.

2. Для упрощения документа из алгоритма исключен расчет стоимости перевозок на 1 пассажиро-километр. Расчет стоимости перевозки одного пассажира осуществляется исходя не из трудно учитываемых в настоящее время величин коэффициента использования вместимости транспортных средств и средней дальности перевозки пассажира, а из планируемого объема перевозок (п.п. 22, 43).

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р

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

Себестоимость в расчете на 1 место-км:

$$S_{\text{пасс.место.км } i \text{ (а, трол, трам)}} = S_{i \text{ км (а, трол, трам)}} / q_i, \text{ руб.} \quad (4)$$

Себестоимость 1 пасс.-км:

$$S_{\text{пасс.км } i \text{ (а, трол, трам)}} = S_{\text{пасс.место.км } i \text{ (а, трол, трам)}} / \gamma, \text{ руб.} \quad (5)$$

Себестоимость перевозки 1 пасс.:

$$S_{\text{пасс } i \text{ (а, трол, трам)}} = S_{\text{пасс.км } i \text{ (а, трол, трам)}} \times l_{\text{ср}}, \text{ руб.} \quad (6)$$

где:

q_i – полная пассажировместимость транспортного средства данной марки и модели;

γ – средняя величина коэффициента использования вместимости ТС;

$l_{\text{ср}}$ – средняя дальность перевозки одного пассажира, км.

Величины коэффициента использования вместимости ТС и средней дальности перевозки одного пассажира определяются с учетом фактических данных за предыдущий период, в т.ч. по данным обследования пассажиропотоков.

При определении величины коэффициента использования вместимости учитывают соотношение выполненных пассажиро-место-километров за предшествующий и планируемый периоды.

Величина коэффициента использования вместимости, используемая при расчете, не может превышать 1,0.

42. Величину экономически обоснованного тарифа в расчете на 1 пасс.-место-км определяют по формуле:

$$T_{\text{э пасс.место.км}} = T_{\text{э км}} / q, \text{ руб.} \quad (37)$$

43. Величину экономически обоснованного тарифа в расчете на 1 пасс.-км определяют по формуле:

$$T_{\text{э пасс.км}} = T_{\text{э пасс.место.км}} / \gamma, \text{ руб.} \quad (38)$$

44. Величину экономически обоснованного тарифа в расчете на 1 пасс. определяют по формуле:

$$T_{\text{э пасс}} = T_{\text{э пасс.км}} \times l_{\text{ср}}, \text{ руб.} \quad (39)$$

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 25 декабря 2013 г. №НА-143-р

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

Себестоимость в расчете на 1 место-километр:

$$S_{\text{пасс.место.км } i \text{ (а, трол, трам)}} = S_{i \text{ км (а, трол, трам)}} / q_i, \text{ руб.,} \quad (4)$$

где: q_i – 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:

$$S_{\text{сумм}} = \sum_{i=1}^n (S_{i \text{ км (а, трол, трам)}} \times L_i), \text{ руб.,} \quad (5)$$

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

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

$$S_{\text{пасс}} = S_{\text{сумм}} / Q, \text{ руб.,} \quad (6)$$

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

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

$$C_{\text{сумм}} = \sum_{i=1}^n (S_{\text{э(трам, трол) км}} \times L_i) \times (1 + (R_{\text{инв.акт}} + R_{\text{инв.пас}} + R_{\text{пр}}) / 100), \text{ руб.,} \quad (36)$$

где: L_i – 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:

$$C_{\text{пасс}} = C_{\text{сумм}} / Q, \text{ руб.,} \quad (37)$$

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

3. Конкретизирован учет расходов на приобретение смазочных и прочих эксплуатационных материалов для трамвайных вагонов и троллейбусов (п. 28).

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 18 апреля 2013 г. №НА37-р

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

$$P_{\text{смi км}} = 0,075 \times P_{\text{ти км}}, \text{ руб./км пробега.} \quad (18)$$

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 25 декабря 2013 г. №НА-143-р

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

$$P_{\text{смi км}} = 0,075 \times P_{\text{ти км}}, \text{ руб./км пробега.} \quad (18)$$

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.

4. В связи с истечением срока действия Временных норм эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств (РД 3112199-1085-02) скорректирован алгоритм расчета расходов на износ и ремонт шин (п. 29).

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р

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

$$P_{\text{ши}} = \frac{n_{\text{ши}} \times C_{\text{ши}}}{1000 \times H_i} \times i_{\text{цш}}, \text{ руб./км пробега,} \quad (19)$$

где:

$n_{\text{ши}}$ – число шин, установленных на автобус, троллейбус, ед.;

$C_{\text{ши}}$ – средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве, руб.;

H_i – норма эксплуатационного пробега одной шины, тыс. км.;

$i_{\text{цш}}$ – прогнозная величина индекса цен производителей машин и оборудования на планируемый период.

Величина нормы эксплуатационного пробега шин H_i рассчитывается в соответствии с Временными нормами эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств, утвержденными первым заместителем министра транспорта Российской Федерации А.П. Насоновым 4 апреля 2002 г. №РД 3112199-1085-02.

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 25 декабря 2013 г. №НА-143-р

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

$$P_{\text{ши}} = \frac{n_{\text{ши}} \times C_{\text{ши}}}{1000 \times H \times K_{1\text{ш}} \times K_{2\text{ш}}} \times i_{\text{цш}}, \text{ руб./км пробега,} \quad (19)$$

где:

$n_{\text{ши}}$ – число шин, установленных на автобус, троллейбус, ед.;

$C_{\text{ши}}$ – средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве, руб.;

H – среднестатистический пробег шины, тыс. км.;

$K_{1\text{ш}}$ – поправочный коэффициент, учитывающий категорию условий эксплуатации транспортного средства;

$K_{2\text{ш}}$ – поправочный коэффициент, учитывающий условия работы автотранспортного средства;

$i_{\text{цш}}$ – прогнозная величина индекса цен производителей машин и оборудования на планируемый период.

Значения среднестатистического пробега шины H и поправочных коэффициентов $K_{1\text{ш}}$ и $K_{2\text{ш}}$ принимаются в соответствии с таблицами 3.1, 3.2 и 3.3 приложения №3 к настоящему Методическим рекомендациям.

Введено новое приложение (приложение 2), содержащее значения среднестатистических пробегов шин автобусов и троллейбусов, а также корректирующих коэффициентов. Перечень автобусов и троллейбусов, а также моделей шин, для которых приводятся значения среднестатистических пробегов, значительно расширен по сравнению с выведенным из употребления документом.

5. При расчете расходов на запасные части и материалы при эксплуатации автобусов в новой редакции Методических рекомендаций учитывается пробег автобусов с начала эксплуатации (п. 32, приложение 3).

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р

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

$$ЗЧ_{\text{i км}} = H_{\text{зчi км}} \times i_{\text{цзч}} \times K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4', \text{ руб./км пробега,} \quad (22)$$

Текст в редакции, утвержденной распоряжением от 25 декабря 2013 г. №НА-143-р

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

$$ЗЧ_{\text{i км}} = H_{\text{зчi км}} \times i_{\text{цзч}} \times K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4', \text{ руб./км пробега,} \quad (22)$$

где:

$N_{\text{зч и км}}$ – базовые удельные расходы на запасные части, руб./км;

$i_{\text{цзч}}$ – суммарный индекс цен на запасные части и материалы с января 2013 года по планируемый период;

K_1, K_3 – коэффициенты корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов, соответственно, от условий эксплуатации и природно-климатических условий;

K_2, K_4' – коэффициенты корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов, соответственно, от модификации подвижного состава, организации его работы и пробега с начала эксплуатации (только для трамваев и троллейбусов).

Величины $N_{\text{зч и км}}$ принимаются в соответствии с таблицей 3.2 приложения № 3 к настоящим Методическим рекомендациям, величины K_1, K_2 и K_3 определяются в соответствии с положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.



где:

$N_{\text{зч и км}}$ – базовые удельные расходы на запасные части, руб./км;

$i_{\text{цзч}}$ – суммарный индекс цен на запасные части и материалы с января 2013 года по планируемый период;

K_1, K_3 – коэффициенты корректирования удельных расходов на приобретение запасных частей и материалов, соответственно, от условий эксплуатации и природно-климатических условий;

K_2, K_4' – 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 $N_{\text{зч и км}}$ принимаются в соответствии с таблицей 4.2 приложения №4 к настоящим Методическим рекомендациям, величины K_1, K_2 и K_3 для автобусов определяются в соответствии с Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

Величина коэффициента K_4' для трамваев и троллейбусов принимается в соответствии с таблицей 4.5 приложения №4 к настоящим Методическим рекомендациям.

Величина коэффициента K_4' для автобусов принимается в соответствии с таблицей 4.8 приложения №4 к настоящим Методическим рекомендациям.



В связи с введенным учетом показателя пробега автобусов с начала эксплуатации при расчете расходов на запасные части и материалы при эксплуатации автобусов скорректированы значения базовых удельных расходов на запасные части и материалы (таблица 3.2).

6. Конкретизирован состав косвенных расходов применительно к городскому электротранспорту (п. 38).

7. В результате более полной обработки данных обследования автопредприятий изменены значения отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам $O_{\text{пкр п}}$ (п. 38, таблица 2). Кроме того, в таблице 2 упразднено разделение перевозок автобусным транспортом на городские и пригородные и применены единые значения отношения $O_{\text{пкр п}}$ для всех видов сообщения.

8. Уточнен перечень расходов по оплате труда, учитываемых в составе статьи «Оплата труда линейных водителей и кондукторов» (приложение №1).

9. Уточнен состав накладных расходов городского электрического транспорта (п. 2.2 приложения 5).

От редакции: «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования» (Приложение к распоряжению Минтранса России от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р) были опубликованы в полном объеме в журнале «Автомобильный транспорт» №6, 2013 г., с. 62–79.

Помимо этого, в «АТ» № 9, 2013 г. (с. 25–29) размещен материал, в котором даются комментарии разработчиков Методических рекомендаций по ряду замечаний и вопросов, поступивших по данному вопросу со стороны органов власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и перевозчиков.