



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

18 апреля 2013 г.

Москва

№ 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

В соответствии с пунктом 8 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина от 8 июня 2011 г. № ВП-П9-32пр «О проблемах транспортного комплекса Российской Федерации»:

Ввести в действие Методические рекомендации 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. № 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**

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 расчёта 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 расчёту величины экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа при формировании цен (тарифов) на 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 обоснованный тариф на перевозку 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 расчётный период и с учётом 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 не затрагивают вопросов, связанных с расчётом величины тарифа на перевозку пассажира, учитывающего платёжеспособность населения, тарифов, применяемых для категорий пассажиров, имеющих право на льготы в соответствии с действующим законодательством, а также с финансовыми взаимоотношениями бюджетов различных уровней.

II. Основные методические положения по расчёту 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 прибыль 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 расчёта 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 процентов. По достижении индексом цен этой величины требуется проведение актуализации удельных расходов.

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

данных о маршрутной сети на расчётный (плановый) период (паспортов действующих или планируемых маршрутов);

расписаний движения пассажирских транспортных средств в расчётном (плановом) периоде с учётом типов транспортных средств;

данных о фактически выполненных объемах перевозок пассажиров и пассажирообороте на расчётных маршрутах, а также о пробегах пассажирских транспортных средств с учётом их вместимости за сопоставимый период, предыдущий расчётному (плановому) периоду, с учётом их сезонности;

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

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

III. Формирование себестоимости перевозок

(в расчёте на 1 км пробега, 1 пассажира и 1 пассажирокилометр)

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. Расчёт 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 и косвенные расходы.

15. В составе прямых расходов при перевозках автобусами учитывают:

расходы на оплату труда водителей маршрутных автобусов и кондукторов;

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

расходы на топливо для маршрутных автобусов;

расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для маршрутных автобусов;

расходы на износ и ремонт шин маршрутных автобусов;

расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт маршрутных автобусов;

амортизацию маршрутных 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 маршрутных троллейбусов и трамваев, а также кондукторов;

отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей маршрутных 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 маршрутных 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 расчёте на 1 км пробега на маршруте при перевозках автобусами каждой (i-той) марки и модели определяют по формуле:

$$S_{a i \text{ км}} = P_{OT i \text{ км}} + C P_{OT i \text{ км}} + P_{T i \text{ км}} + P_{CM i \text{ км}} + P_{Ш i \text{ км}} + P_{TO i \text{ км}} + AM_{i \text{ км}} + ПКР_{i \text{ км}}, \text{ руб./ 1 км пробега,} \quad (1)$$

где:

$P_{OT i \text{ км}}$ – расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OT i \text{ км}}$ - отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{T i \text{ км}}$ - расходы на топливо для маршрутных автобусов;

$P_{CM i \text{ км}}$ - расходы на смазочные и прочие эксплуатационных материалов для маршрутных автобусов;

$P_{Ш i \text{ км}}$ - расходы на износ и ремонт шин маршрутных автобусов;

$P_{TO i \text{ км}}$ - расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт маршрутных автобусов;

$AM_{i \text{ км}}$ - амортизация маршрутных автобусов;

$ПКР_{i \text{ км}}$ - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

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

$$S_{\text{трол} i \text{ км}} = P_{OT i \text{ км}} + C P_{OT i \text{ км}} + P_{Э i \text{ движ км}} + AM_{i \text{ км}} + P_{Ш i \text{ км}} + P_{TO i \text{ км}} + P_{КК i \text{ км}} + P_{ТП i \text{ км}} + P_{СД i \text{ км}} + ПКР_{i \text{ км}}, \text{ руб./ 1 км пробега,} \quad (2)$$

где:

$P_{OT\ i\ км}$ – расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OT\ i\ км}$ - отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{Э\ i\ ДВИЖ\ км}$ - расходы на электроэнергию на движение троллейбусов;

$AM_{i\ км}$ - амортизация троллейбусов;

$P_{Ш\ i\ км}$ - расходы на износ и ремонт шин троллейбусов;

$P_{ТО\ i\ км}$ - расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт троллейбусов, руб.;

$P_{КК\ i\ км}$ - расходы на содержание контактно-кабельной сети троллейбуса;

$P_{ТП\ i\ км}$ - расходы на содержание тяговых подстанций троллейбуса;

$P_{СД\ i\ км}$ - расходы на содержание службы движения;

$ПКР_{i\ км}$ - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

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

$$S_{\text{трам}\ i\ км} = P_{OT\ i\ км} + C P_{OT\ i\ км} + P_{Э\ i\ ДВИЖ\ км} + AM_{i\ км} + P_{ТО\ i\ км} + P_{КК\ i\ км} + P_{ТП\ i\ км} + P_{П\ i\ км} + P_{СД\ i\ км} + ПКР_{i\ км}, \text{ руб./ 1 км пробега,} \quad (3)$$

где:

$P_{OT\ i\ км}$ – расходы на оплату труда водителей и кондукторов;

$C P_{OT\ i\ км}$ - отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов;

$P_{Э\ i\ ДВИЖ\ км}$ - расходы на электроэнергию на движение трамваев;

$AM_{i\ км}$ - амортизация трамваев;

$P_{ТО\ i\ км}$ - расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт трамваев;

$P_{КК\ i\ км}$ - расходы на содержание контактно-кабельной сети трамвая;

$P_{ТП\ i\ км}$ - расходы на содержание тяговых подстанций трамвая;

$P_{П\ i\ км}$ - расходы на содержание и ремонт трамвайного пути;

$P_{СД\ км}$ - расходы на содержание службы движения;

$ПКР_{i\ км}$ - величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами.

22. Расчет себестоимости 1 место километра, 1 пассажир километра, перевозки 1 пассажира:

Себестоимость в расчёте на 1 место.км:

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

Себестоимость 1 пасс.км:

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

Себестоимость перевозки 1 пасс.:

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

где:

q_i - полная пассажироместимость транспортного средства данной марки и модели;

γ – средняя величина коэффициента использования вместимости ТС.

l_{cp} – 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 расчёте, не может превышать 1,0.

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

$$P_{OT\ i\ км} = \frac{ЗП_{в\ i\ час} \times АЧ_{п\ i} + ЗП_{к\ час} \times АЧ_{к\ i}}{L_i} \times 1,05, \text{ руб / км} \quad (7)$$

где:

$ЗП_{в\ i\ час}$, $ЗП_{к\ час}$ – 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;

$АЧ_{п\ i}$ – планируемое в соответствии с расписанием на расчётный период количество часов работы пассажирских транспортных средств данной марки и модели на линии, час;

$АЧ_{к\ i}$ – планируемое в соответствии с расписанием на расчётный период количество часов работы пассажирских транспортных средств данной марки и модели на линии с кондуктором, час;

L_i – 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 расчёта 5% от продолжительности рабочей смены, что соответствует 30 мин. при продолжительности смены 10 часов.

Величины $ЗП_{в\ i\ час}$, $ЗП_{к\ час}$ рассчитывают по формуле:

$$ЗП_{В\ i\ час} (ЗП_{К\ час}) = \frac{ЗП_{В\ i} (ЗП_{К})}{ФРВ_{ср\ мес\ в\ i\ (к)}} + \frac{ОО_{В\ i} (ОО_{К})}{ФРВ_{год\ в\ i\ (к)}}, \text{ руб.} \quad (8)$$

где:

$ЗП_{В\ i}$, $ЗП_{К}$ – 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);

$ФРВ_{ср\ мес\ в\ i\ (к)}$ – средняя месячная величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора), час;

$ОО_{В\ i}$, $ОО_{К}$ – оплата основного и дополнительного отпуска, соответственно, водителя и кондуктора, руб.;

$ФРВ_{год\ в\ i\ (к)}$ – годовая величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора), час;

Средняя месячная величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора) $ФРВ_{ср\ мес\ в\ i\ (к)}$ рассчитывается по формуле:

$$ФРВ_{ср\ мес\ в\ i\ (к)} = ФРВ_{год\ в\ i\ (к)} / 12, \text{ руб.} \quad (9)$$

где: $ФРВ_{год\ в\ i\ (к)}$ – годовая величина фонда рабочего времени водителя (кондуктора), час.

Величина оплаты основного и дополнительного отпуска водителя (кондуктора) $ОО_{В\ i}$, $(ОО_{К})$ рассчитывается по формуле:

$$ОО_{В\ i}, (ОО_{К}) = (ЗП_{год\ в\ i} (ЗП_{год\ К}) / (29,4 \times 12)) \times (Д_{оо\ в\ i\ (к)} + Д_{до\ в\ i\ (к)}), \text{ руб.} \quad (10)$$

где:

$ЗП_{год\ в\ i}$ и $ЗП_{год\ К}$ – соответственно, величины расчётной годовой заработной платы водителя и кондуктора;

$Д_{оо\ в\ i\ (к)}$ – количество дней основного отпуска водителя (кондуктора), в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, ед.;

$Д_{до\ в\ i\ (к)}$ – количество дней дополнительного отпуска водителя (кондуктора), в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации, ед.

Величины расчётной годовой заработной платы водителя и кондуктора $ЗП_{год\ в\ i}$ и $ЗП_{год\ К}$ рассчитывают по формуле:

$$ЗП_{год\ в\ i} (ЗП_{год\ К}) = 12 \times ЗП_{В\ i} (ЗП_{К}), \text{ руб.} \quad (11)$$

24. Величины расчетной месячной оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора $ЗП_{В\ i}$ и $ЗП_{К}$ определяют следующим образом:

1) осуществляют расчет величин месячной оплаты труда водителя пассажирского транспортного средства и кондуктора по формуле 12, 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 по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту либо Отраслевого тарифного

соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации;

3) результаты расчетов сопоставляются и выбирается наибольшая величина.

$$ЗП_{в,i} (ЗП_{к}) = СЗП \times K_{зп} \times i_{пц}, \text{ руб.} \quad (12)$$

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.;

$K_{зп}$ – 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;

$i_{пц}$ – 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 доклада утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 сентября 2008 г. № 1313-р)

Величина коэффициента $K_{зп}$ выбирается в соответствии с данными таблицы 1.

Величины коэффициентов $K_{зп}$

Таблица 1

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

Кондуктор	0,8	1,05
Ремонтный рабочий	0,9	1,15

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

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

$$C P_{\text{ОТ } i_{\text{км}}} = P_{\text{ОТ } i_{\text{км}}} \times (1 + C_{\text{тсв}} / 100), \text{ руб./км пробега} \quad (13)$$

где $C_{\text{тсв}}$ – суммарная величина тарифов отчислений на социальные нужды от величины расходов на оплату труда, определяемых в соответствии с действующим законодательством.

В составе расходов на оплату труда линейных водителей и кондукторов учитываются расходы, перечисленные в приложении №1 к настоящим Методическим рекомендациям.

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

$$P_{\text{Т } i_{\text{км}}} = (N_{\text{Т } i_{\text{л}}} \times L_{i_{\text{л}}} + N_{\text{Т } i_{\text{з}}} \times L_{i_{\text{з}}}) / (L_{i_{\text{л}}} + L_{i_{\text{з}}}) \times \text{Ст}, \text{ руб./км пробега} \quad (14)$$

где:

$N_{\text{Т } i_{\text{л}}}$ – норма расхода топлива автобусом в летний период, л/км пробега;

$N_{\text{Т } i_{\text{з}}}$ – норма расхода топлива автобусом в зимний период, л/км пробега;

$L_{i_{\text{л}}}$ – пробег автобуса в период работы без зимней надбавки, км;

$L_{i_{\text{з}}}$ – 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 $N_{\text{Т } i_{\text{л}}}$ и $N_{\text{Т } i_{\text{з}}}$ рассчитываются, соответственно, по формулам:

$$N_{\text{Т } i_{\text{л}}} = N_{\text{с } i} (1 + 0,01 \times D) / 100, \text{ л/км пробега} \quad (15)$$

$$N_{\text{Т } i_{\text{з}}} = N_{\text{с } i} (1 + 0,01 \times D) / 100 + N_{\text{от } i} / V_{\text{э}}, \text{ л/км пробега}, \quad (16)$$

где:

$N_{\text{с } i}$ – транспортная норма расхода топлив на пробег автобуса, л/100 км;

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

$N_{\text{от } i}$ – норма расхода топлив при использовании штатных независимых отопителей на работу отопителя (отопителей), л/ч.

Величины $N_{\text{с } i}$, D и $N_{\text{от } i}$ принимаются в соответствии с методическими рекомендациями Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденными распоряжением Минтранса России от 14 марта 2008 г. № 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 учётом 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.

Расчёт производится по формуле:

$$P_{\text{эддвижк}} = \frac{N_{pi}}{K_{\text{т.п.}} \times K_{\text{п.}} \times K_{\text{в}}} \times C_{\text{э}}, \text{ руб/км пробега} \quad (17)$$

где:

N_{pi} – удельный расход электроэнергии без учёта потерь по типам (моделям) трамваев (троллейбусов), кВт.ч/км пробега;

i – тип (модель) подвижного состава;

$K_{\text{т.п.}}$ - потери в тяговых подстанциях, принимается равным 0,95;

$K_{\text{п.}}$ - потери в системе электроснабжения, принимается равным 0,93;

$K_{\text{в}}$ - расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление) принимается равным 0,96.

$C_{\text{э}}$ – прогнозируемая цена электроэнергии в течение планового периода (руб./кВт.ч).

Величина $C_{\text{э}}$ 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 N_{pi} указан в приложении № 2 к настоящим Методическим рекомендациям.

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

$$P_{\text{см i км}} = 0,075 \times P_{\text{т i км}}, \text{ руб/км пробега} \quad (18)$$

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

$$P_{\text{ш i}} = \frac{n_{\text{ш i}} \times C_{\text{ш i}}}{1000 \times N_i} \times i_{\text{ц ш}}, \text{ руб/км пробега} \quad (19)$$

где:

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

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

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

$i_{ц ш}$ - прогнозная величина индекса цен производителей машин и оборудования на планируемый период.

Величина нормы эксплуатационного пробега шин N_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.

Средняя стоимость одной шины, установленной на транспортном средстве $C_{ш i}$, принимается по данным перевозчика или по данным организаций, реализующих шины на территории данного субъекта Российской Федерации.

Величина $i_{ц ш}$ 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 страховых взносов от величины оплаты труда $OT_{C_{pp} i км}$, и расходов на запасные части и материалы, включая смазочные и другие эксплуатационные материалы на городском электротранспорте, $ЗЧ_{i км}$, 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 нижеприведённым 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 страховых взносов (в расчете на 1 км) рассчитывают по формуле:

$$OT_{pp i км} = ЗП_{p час} \times \frac{\frac{T_{ti}}{K_{1п} \times K_{3п}} + T_{pi} \times K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4}{1000} \times i_{ц ш} \times \left(1 + \frac{C_{теф}}{100}\right),$$

руб./км пробега

(20)

где:

$ЗП_{p час}$ - расчетная часовая величина оплаты труда ремонтного рабочего, руб/час.

T_{ti} - величина базовой удельной трудоёмкости технического обслуживания, час./ 1000 км пробега;

T_{pi} - величина базовой удельной трудоёмкости текущего ремонта, час./ 1000 км пробега;

$K_{1 п}$, $K_{3 п}$ - коэффициенты корректирования нормативов периодичности технического обслуживания соответственно от условий эксплуатации и природно-климатических условий (графа «Периодичность технического обслуживания» таблицы 2.8 и таблицы 2.10 Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденного Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г.);

K_1, K_2, K_3, K_4 – коэффициенты корректирования нормативов трудоёмкости, соответственно, от условий эксплуатации, модификации подвижного состава и условий его работы (только для трамваев), природно-климатических условий и пробега с начала эксплуатации.

Расчетная часовая величина оплаты труда ремонтного рабочего $ZP_{р \text{ час}}$ рассчитывается аналогично соответствующему показателю для водителей и кондукторов.

Величину расчетной месячной оплаты труда ремонтного рабочего $ZP_{р}$ определяют следующим образом:

1) осуществляют расчет по формуле 12, 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 по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту либо Отраслевого тарифного соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации;

3) результаты расчетов сопоставляются и выбирается наибольшая величина.

Величины $T_{тi}$ и $T_{рi}$ принимаются при отсутствии данных заводов-изготовителей в соответствии с таблицей 3.1 приложения № 3 к настоящим Методическим рекомендациям. При наличии данных заводов-изготовителей о величинах трудоёмкостей ЕО, ТО-1, ТО-2 и ТР, а также величинах нормативных пробегов между техническими обслуживаниями, величина $T_{рi}$ принимается в соответствии с данными завода-изготовителя, а величина $T_{тi}$ рассчитывается по формуле:

$$T_{тi} = \left(\frac{T_{EOi}}{L_{EOi}} + \frac{T_{ТО-1i}}{L_{ТО-1i}} + \frac{T_{ТО-2i}}{L_{ТО-2i}} \right) \times 1000, \text{ час./1000 км пробега} \quad (21)$$

где:

$T_{EOi}, T_{ТО-1i}, T_{ТО-2i}$ – соответственно, трудоёмкости ежедневного, первого и второго технических обслуживаний в соответствии с данными завода-изготовителя, чел. час;

L_{EOi} – величина пробега между ежедневными обслуживаниями; принимается равной для перевозок в городском сообщении – 200 км, для перевозок в пригородном сообщении – 250 км;

$L_{ТО-1i}, L_{ТО-2i}$ – соответственно, нормативные величины пробега между ТО-1 и ТО-2 в соответствии с данными завода-изготовителя, км.

Величины K_1, K_3, K_4 , и K_2 (для автобусов) определяются в соответствии положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта (при отсутствии фактических данных по парку транспортных средств допускается принимать величину K_4 равной 1,5).

Классификация условий эксплуатации для транспортных средств городского электротранспорта, а также величины K_2 и K_4 для трамваев указаны в таблицах 3.3 – 3.5 приложения № 3 к настоящим Методическим рекомендациям.

Корректирование величин удельной трудоёмкости 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:

$$ЗЧ_{i км} = Н_{зч i км} \times i_{ц зч} \times K_1 \times K_2 \times K_3 \times K_4' \text{ руб./км пробега} \quad (22)$$

где:

$Н_{зч i км}$ – базовые удельные расходы на запасные части, руб./км;

$i_{ц зч}$ – 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 $Н_{зч i км}$ принимаются в соответствии с таблицей 3.2 приложения № 3 к настоящему Методическим рекомендациям, величины K_1, K_2 и K_3 определяются в соответствии положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

Величина $i_{ц зч}$ 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. Расчёт амортизации пассажирских транспортных средств на 1 км пробега производится по формуле:

$$А_{км} = (А_{год сумм} / L_{год}), \text{ руб./ км пробега} \quad (23)$$

где:

$А_{год сумм}$ – годовая сумма амортизации всех транспортных средств, работающих на рассматриваемом маршруте или группе маршрутов, руб.;

$L_{год}$ – годовой пробег всех транспортных средств, работающих на рассматриваемом маршруте или группе маршрутов, км.

$$А_{год сумм} = \sum_{i=1}^n А_{год i}, \text{ руб.} \quad (24)$$

$А_{год i}$ – годовая сумма амортизации транспортного средства (i-той) модели, руб.;

Величину $А_{год i}$ определяют по формуле:

$$A_{\text{год } i} = C_{\text{ПБ } i} \cdot N_{a i} / 100, \text{руб.} \quad (25)$$

где:

$N_{a i}$ – норма амортизации транспортных средств данной модели, процентов;

$C_{\text{ПБ } i}$ – 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 $N_{a i}$ рассчитывают по формуле:

$$N_{a i} = 100 / T_{\text{пн } i}, \% \quad (26)$$

где:

$T_{\text{пн } i}$ – срок полезного использования транспортных средств данной модели, лет;

Величину срока полезного использования транспортных средств $T_{\text{пн } i}$ определяют в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. № 1, при этом используются максимальные значения сроков службы 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;

сумму амортизации контактно-кабельной сети;

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

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

$$P_{\text{кк км}} = N_{\text{кк}} \times I_{\text{кк}} \times i_{\text{р кк}} \times K_5 \times K_6 / L_{\text{год}}, \text{руб./км пробега} \quad (27)$$

где:

$N_{\text{кк}}$ – базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, руб./1 км сети в однопутном исчислении;

$I_{\text{кк}}$ – суммарная протяжённость контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, км;

$i_{\text{р кк}}$ – суммарный индекс расходов на содержание контактно-кабельной сети с 01.2013 по планируемый период;

$L_{\text{год}}$ – запланированный годовой пробег всех трамваев и троллейбусов на маршрутах, км;

K_5, K_6 – коэффициенты корректирования расходов, соответственно, в зависимости от условий эксплуатации и природно-климатических условий.

Величина базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети $H_{\text{кк}}$ трамвая принимается равной 111 000 руб./ 1 км сети в однопутном исчислении.

Величина базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети $H_{\text{кк}}$ троллейбуса принимается равной 127 000 руб./ 1 км сети в однопутном исчислении.

Величина $I_{\text{кк}}$ принимается с учётом степени детализации проводимого расчёта, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети.

Величина $i_{\text{р кк}}$ 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 K_5 , K_6 принимаются в соответствии с данными таблиц 3.6 и 3.7 приложения № 3 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;
- сумму амортизации тяговых подстанций;
- расходы на все виды технического обслуживания и ремонта тяговых подстанций.

Величину расходов на содержание тяговых подстанций рассчитывают по формуле:

$$P_{\text{тп км}} = H_{\text{тп}} \times N_{\text{тп}} \times i_{\text{р тп}} / L_{\text{год}}, \text{ руб./км пробега} \quad (28)$$

где:

$H_{\text{тп}}$ - базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт установленной мощности;

$N_{\text{тп}}$ - установленная мощность тяговых подстанций, кВт;

$L_{\text{год}}$ – запланированный годовой пробег всех трамваев и троллейбусов на маршрутах, км;

$i_{\text{р тп}}$ - суммарный индекс расходов на содержание тяговых подстанций с 01.2013 по планируемый период.

Величина базовых удельных расходов на содержание тяговых подстанций сети $H_{\text{кк км}}$ принимается равной 275 руб./ 1 кВт установленной мощности.

Величина $N_{\text{тп}}$ принимается с учётом степени детализации проводимого расчёта, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети.

Величина $i_{\text{р кк}}$ 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;
сумму амортизации трамвайного пути;
расходы на все виды технического обслуживания и ремонта трамвайного пути.
Величину расходов на содержание трамвайного пути рассчитывают по формуле:

$$P_{п км} = N_{п} \times I_{п} \times i_{р п} \times K_5 \times K_6 / L_{год}, \text{ руб./км пробега} \quad (29)$$

где:

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

$I_{п}$ - суммарная протяжённость трамвайного пути в однопутном исчислении, км;

$L_{год}$ – запланированный годовой пробег всех трамваев на маршрутах, км;

$i_{р п}$ - суммарный индекс расходов на содержание и ремонт трамвайного пути с января 2013 года по планируемый период;

K_5, K_6 – коэффициенты корректирования расходов, соответственно, в зависимости от условий эксплуатации и природно-климатических условий.

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

Величина $I_{п}$ принимается с учётом степени детализации проводимого расчёта, соответственно, для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети.

Величина $i_{рп}$ 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 K_5, K_6 принимаются в соответствии с данными таблиц 3.6 и 3.7 приложения № 3 к настоящему 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:

$$P_{сд км} = N_{сд} \times n_{т} \times CЗП \times i_{р сд} / CЗП_{рф} / L_{год}, \text{ руб./км пробега} \quad (30)$$

где:

$H_{\text{сд}}$ – базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб./инвентарная единица трамваев и троллейбусов;

$n_{\text{т}}$ – инвентарное количество трамваев и троллейбусов, ед.;

$i_{\text{р сд}}$ – суммарный индекс расходов на содержание службы движения с января 2013 года по планируемый период;

$\text{СЗП}_{\text{рф}}$ – величина среднемесячной номинальной начисленной заработной платы организаций всех отраслей экономики Российской Федерации, руб.;

$L_{\text{год}}$ – запланированный годовой пробег всех трамваев и троллейбусов на маршрутах, км.

Величина базовых удельных расходов на содержание службы движения $H_{\text{сд}}$ принимается равной 75 000 руб./ инвентарная единица трамваев и троллейбусов;

Величина $i_{\text{р сд}}$ 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 $\text{СЗП}_{\text{рф}}$ 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 расчёте на 1 км пробега осуществляют по формуле:

$$\text{ПКР}_{\text{і км}} = (P_{\text{т і км}} + P_{\text{см і км}} + P_{\text{ш і км}} + P_{\text{то і км}} + P_{\text{э і движ км}}) \times O_{\text{пкр п}},$$

руб. / км пробега, (31)

где: $O_{\text{пкр п}}$ - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

Величина $O_{\text{пкр п}}$ устанавливается в соответствии с таблицей 2 с учётом планируемого суммарного пробега перевозчика по маршрутной сети в соответствующем виде сообщения.

Состав прочих расходов по обычным видам деятельности, а также косвенных расходов, учтённых при установлении величины $O_{\text{пкр п}}$, указан в приложении № 4 к настоящим Методическим рекомендациям.

**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
Городские автобусные перевозки	
До 50	0,41
Свыше 50 до 850	0,45
Свыше 850 до 1650	0,52
Свыше 1650 до 2450	0,57
Свыше 2450 до 3250	0,61
Свыше 3250 до 4050	0,64
Свыше 4050 до 4850	0,66
Свыше 4850 до 5650	0,70
Свыше 5650 до 30000	0,72
Свыше 30000 до 90000	0,79
Свыше 90000 до 150000	0,88
Свыше 150000 до 210000	0,96
Свыше 210000	1,08
Пригородные автобусные перевозки	
До 150	0,65
Свыше 150 до 750	1,05
Свыше 750 до 1350	1,09
Свыше 1350 до 1950	1,10
Свыше 1950 до 3150	1,11
Свыше 3150	1,12
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
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.:

$$R_{\text{пр}} = \frac{\Pi_{\text{п}}}{S} \cdot 100, \% \quad (32)$$

Другим показателем, применяемым транспортными организациями, является рентабельность оборота:

$$R_{\text{o}} = \frac{\Pi}{B} \cdot 100, \% \quad (33)$$

где: Π – прибыль до налогообложения организации, руб.,

B – выручка от реализации (доходы по обычным видам деятельности), руб.

Расчет рентабельности оборота и рентабельности услуги (перевозки) проводится в соответствии с технологией, указанной в приложении № 5 к настоящим Методическим рекомендациям.

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% ($R_{\text{пр}} = 9,6\%$).

40. Экономически обоснованный уровень рентабельности должен включать также инвестиционную составляющую, т.е. учитывать долю дополнительной прибыли, которую транспортная организация должна получить, чтобы прибавлять к 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.

Расчет инвестиционной составляющей для обновления транспортных средств проводится в соответствии с методикой, включающей технологию расчета ее величины и указанной в приложении № 6 к настоящим Методическим рекомендациям.

Определение необходимого уровня рентабельности, обеспечивающего обновление ТС, осуществляется на основе таблицы 3.

По таблице 3, исходя из величины коэффициента обновления и исходя из доли балансовой стоимости самортизированных ТС в общей балансовой стоимости ТС, определяется необходимый уровень рентабельности (инвестиционная составляющая в стоимости 1 км пробега транспортного средства).

Коэффициент обновления ($K_{\text{об}}$) – это отношение балансовой стоимости приобретенных в течение года транспортных средств (ТС) 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.

Определение необходимой величины рентабельности ($R_{\text{инв акт}}$) рассмотрено на примере транспортной организации, где доля амортизированных ТС составляет 75%.

Для обновления полностью амортизированных ТС, полная первоначальная стоимость которых составляет 75% в полной первоначальной стоимости всех ТС, нужно провести расчет следующим образом:

из таблицы 3 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 (выделена жирным шрифтом).

Таким образом, чтобы за 7,5 лет обновить полностью амортизированные ТС, в рассматриваемой в качестве примера транспортной организации, нужно иметь дополнительную рентабельность в размере 12,6 % в год.

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.

$$R_{\text{инв пас}} = R_{\text{инв акт}} \times K_{\text{изн пас}} / K_{\text{изн акт}}, \quad (34)$$

где:

$R_{\text{инв пас}}$ - инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление пассивной части основных средств;

$R_{\text{инв акт}}$ - инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление активной части основных средств;

$K_{\text{изн пас}}$ - коэффициент износа пассивной части основных средств ($K_{\text{изн пас}} = I_{\text{пас}} / C_{\text{ПБпас}}$);

$I_{\text{пас}}$ - износ пассивной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация пассивной части основных средств, руб.;

$C_{\text{ПБпас}}$ - первоначальная балансовая стоимость пассивной части основных средств, руб.;

$K_{\text{изн акт}}$ - коэффициент износа активной части основных средств ($K_{\text{изн акт}} = I_{\text{акт}} / C_{\text{ПБакт}}$);

$I_{\text{акт}}$ - износ активной части основных средств, определяемый как начисленная с начала срока эксплуатации амортизация активной части основных средств, руб.;

$S_{\text{ПБакт}}$ – первоначальная балансовая стоимость активной части основных средств, руб.

Так, например, если коэффициент износа транспортных средств организации составляет 62%, коэффициент износа пассивной части ОС равен 34%, $R_{\text{инв тс}} = 12,6\%$ в год, тогда $R_{\text{инв пас}} = 12,6 \times 34/62 = 6,9\%$.

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 29,1% (9,6 + 12,6+6,9).

Инвестиционная составляющая в рентабельности ($R_{\text{инв акт}}$)

Таблица 3

Доля балансовой стоимости самортизированных ТС в общей балансовой стоимости ТС	Необходимая рентабельность при величине коэффициента обновления ($K_{об}$):											
	$K_{об}$ 8%	$K_{об}$ 10%	$K_{об}$ 12%	$K_{об}$ 15%	$K_{об}$ 20%	$K_{об}$ 25%	$K_{об}$ 30%	$K_{об}$ 36,5%	$K_{об}$ 40%	$K_{об}$ 45%	$K_{об}$ 51%	$K_{об}$ 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. Расчёт величины экономически обоснованной стоимости 1 км пробега транспортного средства и тарифа на перевозку 1 пассажира при осуществлении регулярных перевозок

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

$$T_{i \text{ км}} = S_{a \text{ (трам, трол) } i \text{ км}} \times (1 + (R_{\text{инв акт}} + R_{\text{инв пас}} + R_{\text{пр}}) / 100), \text{ руб./ км пробега} \quad (35)$$

и для парка транспортных средств по формуле:

$$T_{\text{э км}} = \frac{\sum_{i=1}^n S_{a \text{ (трам, трол) } i \text{ км}} \times (1 + (R_{\text{инв акт}} + R_{\text{инв пас}} + R_{\text{пр}}) / 100)}{\sum_{i=1}^n L_{i \text{ год}}}, \text{руб./км пробега} \quad (36)$$

где $L_{i \text{ год}}$ – суммарный пробег на маршрутах транспортных средств данных марок и моделей в соответствии с расписанием, км.

42. Величину экономически обоснованного тарифа в расчёте 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 расчёте 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 расчёте на 1 пасс. определяют по формуле:

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Методическим
рекомендациям (п. 25)

**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 Российской Федерации выплаты за непроработанное на производстве (не явочное) 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 сокращение времени простоя грузовых автомобилей под погрузкой-разгрузкой, 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) начисления работникам, высвобождаемым в связи с реорганизацией или ликвидацией организации, сокращением численности или штата работников организации;

13) расходы на оплату труда за время вынужденного прогула или время выполнения нижеоплачиваемой работы в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

14) 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;

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Методическим
рекомендациям (п. 27)

Расчет величины удельного расхода электроэнергии

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

$$N_{п_i} = (N_T + N_B) \times G_{ср.}, \text{ КВт.ч/км пробега} \quad (2.1)$$

где:

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

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

$G_{ср.}$ – средняя масса трамвая (троллейбуса) с пассажирами, рассчитывается по формуле:

$$G_{ср.} = G_T + g \times n_{ср,Т} \quad (2.2)$$

где G_T – снаряжённая масса трамвая (троллейбуса), включая массу водителя, т;

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

$n_{ср}$ - среднее наполнение вагона (троллейбуса), чел.

Среднее наполнение вагона (троллейбуса) определяется по формуле:

$$n_{ср} = \frac{n_c \cdot l_{ср}}{L_c}, \text{ пасс} \quad (2.3)$$

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

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

$l_{ср}$ - средняя длина поездки пассажира, км.

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

$$n_i = \frac{n_c k_{вi} \Sigma L_i}{\Sigma k_{вi} L_i}, \text{ пасс} \quad (2.4)$$

где $k_{вi}$ - коэффициент приведения по вместимости подвижного состава типа i ;

L_i - пробег подвижного состава типа I , км.

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

$$n_{срi} = \frac{n_{ср} k_{вi} \Sigma L_i}{\Sigma k_{вi} L_i}, \text{ пасс} \quad (2.5)$$

3. Основной нормативной характеристикой при разработке технологической нормы электроэнергии является расход электроэнергии на электротягу (H_0), который определяется при испытаниях подвижного состава в условиях эксплуатации. Значения H_0 указаны в таблице 2.1.

Технологические нормы расхода электроэнергии на электротягу трамвайных вагонов и троллейбусов

Таблица 2.1

Трамвайные вагоны*		Троллейбусы**	
Модель	H_0 КВт·ч/1000 ткм. при $V_{30} = 15$ км/ч	Модель	H_0 КВт·ч/1000 ткм. при $V_{30} = 16$ км/ч
71-605, ЛМ-68	96	ЗиУ-682 В, Г ***(с РКСУ	
71-608К, КМ	110	и двиг. 115 кВт)	
РВЗ-6М	97	ЗиУ-52642	
Т-3	108	5264-01	
Т-4СУ	112	ЗиУ-683Б, 6205	
ЛВС-86К	110	5264-02	
ЛВС-86	100	14-ТР	
ЛМ-93	85	БТЗ-5276, 52761, 52764Р	
ЛМ-99	80	ВМЗ-5298	
71-619К	100	ВМЗ-5298-01	
71-619КТ, А	85	ПТЗ-5283	
71-623	75	ТРОЛЗА 5275-05, 07	
71-153	75	ТРОЛЗА 62052	
71-152 (ЛМ-2005)	95	ТРОЛЗА 5265	
71-631	85	БТЗ-52764Т, 52764А	
71-154	90	ТРОЛЗА 6206	
71-403, 405, 407	75	БТЗ-52763	
		ВМЗ-6215-01, 02	

*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.

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

$$H_T = H_0 q_v q_i \text{ КВт·ч/1000 ткм.}, \quad (2.6)$$

где H_0 – технологическая норма расхода электроэнергии на электротягу, полученная в условиях городского движения при базовой средней эксплуатационной скорости (V_{30}) для трамвая 15 км/ч для троллейбуса 16 км/ч,

эквивалентном уклоне, равном нулю, температуре окружающего воздуха $+5^{\circ}\text{C}$, при номинальной нагрузке (5 чел/м² площади пола, сидячие места заняты).

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

Коэффициент q_v , при $V_3 \geq V_{30}$:

$$q_v = 1 + p \frac{V_3 - V_{30}}{V_{30}}, \quad (2.7)$$

где V_3 - планируемая средняя эксплуатационная скорость движения, км/ч;

V_{30} - базовая средняя эксплуатационная скорость км/ч;

p – коэффициент, принимается: для троллейбуса $p = 1,0$; для трамвая $p = 1,2$.

Коэффициент q_v , в условиях интенсивного дорожного движения в больших городах при $V_3 \leq V_{30}$:

$$q_v = 1 + \frac{V_{30} - V_3}{15} \quad (2.8)$$

$$q_i = 1 + 0,02i_3, \quad (2.9)$$

где i_3 - средний эквивалентный уклон, ‰.

3.3. 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:

$$i_3 = \frac{\sum i_n \cdot l_n + \sum i_6 \cdot l_6 + 2 \sum i_b \cdot l_b - W_{об} \cdot i_b}{L} \% \quad (2.10)$$

где:

i_n – угол подъёма, ‰;

l_n – длина участка подъёма, м;

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

l_b – длина участка вредного спуска, м;

i_6 – угол безвредного спуска, ‰;

l_6 – длина участка безвредного спуска;

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

$$L = l_n + l_b + l_6 + l_r \quad (2.11)$$

где l_r – 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:

$$i_3 = \frac{\sum i_{\text{п}} \cdot l_{\text{п}} + \sum i_{\text{б}} \cdot l_{\text{б}} + 2 \sum i_{\text{в}} \cdot l_{\text{в}} - W_{\text{ов}} \cdot l_{\text{в}} + \sum \alpha_i}{L} \% , \quad (2.12)$$

где $\sum \alpha_i$ - сумма центральных углов кривых приводимого участка; центральный угол кривой (α_i) рассчитывается по формуле:

$$\alpha_i^{\circ} = \frac{57,3 l_k}{R_k} \quad (2.13)$$

где l_k - длина кривой, м;

R_k - радиус кривой, м.

Величина $W_{\text{ов}}$ для трамвая принимается 8 кг/т.

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

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

$$H_{\text{в}} = \frac{\sum_{i=1}^n p_{\text{в}i} t_i m_i}{W_{\text{бр}}}, \text{ кВт} \cdot \text{ч/ткм} \quad (2.14)$$

где $p_{\text{в}i}$ - мощность, потребляемая на вспомогательные нужды, кВт;

t_i - продолжительность работы каждого потребителя, ч;

$W_{\text{бр}}$ - работа брутто вагона (машины), т км.;

m_i - коэффициент включения потребителя энергии.

Потребители электроэнергии на вспомогательные нужды в троллейбусах – отопление пассажирского салона и кабины водителя, в том числе обогрев лобового стекла кабины, принудительная вентиляция, на некоторых моделях устанавливается кондиционер в кабине водителя, компрессор, освещение пассажирского салона, привод гидроусилителя рулевого управления, внешняя светотехника, световые и информационные табло, стеклоочистители. Потребители 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.

Питание низковольтных потребителей трамвайных вагонов и троллейбусов осуществляется генератором или от преобразователя бортового питания.

3.5. Расчёт 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 расчёт ведётся с учётом этого.

Количество дней работы отопления в год рекомендуется принимать по данным СНиП 23-01-99 «Строительная климатология».

3.6. Для расчёта потребления энергии на вспомогательные нужды, кроме отопления, принимают следующие удельные величины потребления на 1 час работы ТС (таблица 2.2):

**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
Троллейбус 2-осный	4,5
Троллейбус сочленённый 3-осный	5,5
Трамвайный вагон 4-осный	2,5
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.

3.7. 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:

$$W_{\text{бр}} = G_{\text{ср}} \cdot L \cdot \tau \cdot \text{км}, \quad (2.15)$$

где $G_{\text{ср}}$ – средняя масса трамвая (троллейбуса) с пассажирами, т;

L - пробег вагона (троллейбуса), км.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Методическим
рекомендациям (пп. 31–36)

Удельные показатели трудоёмкости технического обслуживания и ремонта пассажирских транспортных средств, расходов на запасные части и материалы.

Классификация условий эксплуатации, а также величины коэффициентов корректирования удельных показателей трудоёмкости и расхода запасных частей

и материалов для пассажирских транспортных средств городского электротранспорта

Базовая удельная трудоёмкость технического обслуживания и ремонта транспортных средств в расчёте на 1000 км пробега, часов

Таблица 3.1

Тип транспортного средства	Трудоёмкость технического обслуживания T_{ti}		Трудоёмкость ремонта T_{pi}
	В городском сообщении	В пригородном сообщении	
Автобус габаритной длиной менее 6,5 м	4,7	4,2	4,5
Автобус габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м	6,4	5,7	5,3
Автобус габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м	7,4	6,6	6,5
Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м	10,6	9,4	8,5
Автобус класса габаритной длиной свыше 12,0 м	15,3	13,5	11,0
Троллейбус 2-осный	25,0	-	8,0
Троллейбус сочлененный 3-осный	30,0	-	9,0
Трамвайный вагон 4-осный	20,0	-	12,0
Трамвайный вагон 6-осный	25,0	-	13,0
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 3.2

Тип транспортного средства	Удельные расходы
Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью не более 15 пасс.	1,3
Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью свыше 15 до 20 пасс.	1,5
Автобус габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	1,9
Автобус габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	2,4
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
Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с дизельным двигателем	3,1
Автобус трёхосный несочленённый габаритной длиной свыше 12,0 м до 16,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	4,5
Автобус сочленённый	5,1
Троллейбус двухосный	2,0
Троллейбус сочленённый трёхосный	2,2
Трамвайный вагон четырёхосный	2,7
Трамвайный вагон шестиосный	3,1
Трамвайный вагон восьмиосный	3,3

Классификация условий эксплуатации транспортных средств городского электрического транспорта

Таблица 3.3

Условия движения		Категория условий эксплуатации
В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей	В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей	
P ₁	-	I
P ₂	P ₁	II
-	P ₂	III

Примечание: тип рельефа местности принимается исходя из следующих данных:

P₁ - равнинный, отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 метров для трамвая) и малых радиусов поворота (менее 14 м для троллейбуса);

P₂ - наличие участков с тяжёлыми 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 – K_2

Таблица 3.4

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

Величины коэффициентов корректирования нормативов удельной трудоёмкости текущего ремонта (K_4) и расходов на запасные части (K_4') в зависимости от пробега с начала эксплуатации

Таблица 3.5

Пробег с начала эксплуатации или после капитально-восстановительного ремонта в долях от нормативного пробега до капитального ремонта	Трамваи		Троллейбусы	
	K_4	K_4'	K_4	K_4'
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 K_5 в зависимости от условий эксплуатации

Таблица 3.6

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 K_6 в зависимости от природно-климатических условий

Таблица 3.7

Характеристика района	Величина коэффициента
Умеренный	1,0
Умеренно теплый, умеренно теплый влажный, теплый влажный	1,0
Умеренно холодный	1,05
Холодный	1,05
С высокой агрессивностью окружающей среды	1,05

**Состав прочих расходов по обычным видам деятельности, а также
косвенных расходов, учтённых 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 выплату страховых взносов в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования, 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 учёт 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 маршрутных транспортных);

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 по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте (утверждена приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. № 153, зарегистрирована Минюстом России от 24 июля 2003 г., регистрационный № 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 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, не зависимо 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;

сумму амортизации средств 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 транспортно-экспедиционных и посреднических организаций, выполняемых для производственных нужд автотранспортных организаций, упаковкой, хранением, транспортировкой до станции (порта,

пристани) отправления, обусловленного договором, погрузкой в транспортные средства (кроме тех случаев, когда они возмещаются покупателями сверх цены на продукцию), 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 № 5
к Методическим
рекомендациям (п. 39)

**Технология расчета рентабельности оборота и рентабельности услуг
(перевозок) транспортных организаций**

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

$$K_{и} = \frac{B}{(A_{нг} + A_{кг}) \cdot 0,5} \geq 2,5 \quad (5.1)$$

$$K_{п} = \frac{\Pi}{(СК_{нг} + СК_{кг}) \cdot 0,5} \geq 0,2 \quad (5.2)$$

где: $K_{и}$ – интенсивность оборота авансируемого капитала, которая характеризует объем реализованных работ (услуг), приходящийся на 1 рубль средств, вложенных в деятельность организации;

B – выручка от реализации (строка 010 формы № 2 баланса) – объем реализованных услуг, руб.;

$A_{нг}$ и $A_{кг}$ – суммы актива баланса на начало и конец года (строка 300 формы № 1 баланса), руб.;

$K_{п}$ – объем прибыли, приходящейся на 1 руб. собственного капитала;

Π – прибыль до налогообложения (строка 140 формы № 2 баланса), руб.;

$СК_{нг}$ и $СК_{кг}$ – 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 $K_{п}$ и $K_{и}$, и коэффициента автономии ($K_{авт}$), величина которого принимается равной 0,6 ($СК / (ВНА+ОА) = СК / А = 0,6$). Выполнив расчет, получим искомую величину нормативной рентабельности оборота:

$$R_o = \frac{\Pi}{B} = \frac{K_{п}}{K_{и}} \cdot K_{авт} = \frac{\Pi \cdot A \cdot СК}{СК \cdot B \cdot A} = 0,2 \cdot 1/2,5 \cdot 0,6 = 0,048.$$

3. Проведенный анализ показал, что величина рентабельности услуги (перевозки) (формула 32) 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 включённые 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:

$$\Pi = B - S - \Delta\Pi_{\text{прч}} = B - S - 0,044 \cdot S, \quad (5.3)$$

где: $\Delta\Pi_{\text{прч}}$ – 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:

$\Pi = B \cdot 0,048$, тогда можно выполнить следующие преобразования:

$$B \cdot 0,048 = B - S - 0,044 \cdot S \quad (5.4)$$

$$1,044 \cdot S = B - 0,048 \cdot B \quad (5.5)$$

$$S = B \cdot (1 - 0,048) / 1,044 \quad (5.6)$$

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

$$R_{\text{пр}} = \Pi_p / S = (B - S) / S = (B - (B \cdot (1 - 0,048) / 1,044)) / (B \cdot (1 - 0,048) / 1,044) \quad (5.7)$$

$$R_{\text{пр}} = (1 - (1 - 0,048) / 1,044) / ((1 - 0,048) / 1,044) \quad (5.8)$$

$$R_{\text{пр}} = (1 - 0,912) / 0,912 = 0,0966. \quad (5.9)$$

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 следующими образом:

$$C_{\text{Б ОБН}} = C_{\text{Б}} \times K_{\text{ОБ}}, \quad (6.1)$$

где: $C_{\text{Б ОБН}}$ – средняя балансовая стоимость основных средств, подлежащих замене, руб.;

$C_{\text{Б}}$ – балансовая стоимость основных средств в рассматриваемой группе, руб.;

$K_{\text{ОБ}}$ – коэффициент обновления основных средств (имеющийся или заданный) по рассматриваемой группе основных средств.

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

$$\Delta\Pi = \frac{r}{1 - \frac{1}{(1+r)^n}} - N_{\text{АСР}}, \quad (6.2)$$

где: $N_{\text{АСР}}$ – средняя норма амортизации по рассматриваемой группе основных средств;

r – коэффициент дисконтирования.

Расчет искомого объема дополнительной прибыли ($\Pi_{\text{Д}}$) выполняется для каждого года (всего срока службы основного средства):

$$\Pi_{\text{Д}} = \Delta\Pi \cdot C_{\text{Б ОБН}}, \text{ руб.} \quad (6.3)$$

Значение $\Pi_{\text{Д}}$ необходимо прибавить к накопленной на расчетном счете сумме амортизации ($C_{\text{Б}} \cdot N_{\text{АСР}}$) за этот же срок для получения денежных средств, достаточных для обновления части основных средств, для которых ведется расчет.

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 самортизировано 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 $K_{об}$, из полученного произведения вычитается сумма начисленной за год амортизации и к нему прибавляется Z ;

определение по приведенным формулам $\Delta\P$ и $\Pi_{д}$.

Расчет искомой величины прибыли проводится по годам на весь срок службы основного средства ($\Pi_{д}$).