



ПРАВИТЕЛЬСТВО ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

28 декабря 2016 г.

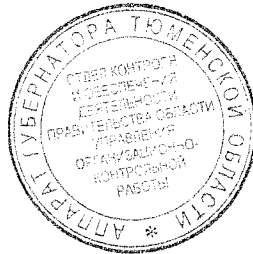
№ 607-п

г. Тюмень

*О внесении изменений
в постановление от 20.09.2010
№ 271-п*

Приложение к постановлению Правительства Тюменской области от 20.09.2010 № 271-п «О методике формирования тарифов на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом в разрезе маршрутов» изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему постановлению.

Губернатор области



В.В. Якушев

**МЕТОДИКА
ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ
Автомобильным транспортом в разрезе маршрутов**

1. Общие положения

Методика формирования тарифов на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом в разрезе маршрутов (далее – Методика) разработана в целях установления единого подхода исполнительных органов государственной власти Тюменской области и органов местного самоуправления (в случае передачи органам местного самоуправления полномочия по установлению регулируемых тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом с применением механизмов наделения или перераспределения) при формировании тарифов на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом при выполнении социального заказа.

2. Основные задачи ценообразования

2.1. Достижение баланса интересов потребителей услуг Перевозчика и интересов указанного Перевозчика, обеспечивающего доступность этих услуг для потребителей и эффективное функционирование Перевозчика.

2.2. Стимулирование Перевозчика к снижению затрат, повышению экономической эффективности деятельности по перевозке пассажиров автотранспортом.

2.3. Создание условий, необходимых для привлечения частных инвестиций в целях повышения эффективности деятельности по перевозке пассажиров автотранспортом.

2.4. Осуществление государственного регулирования тарифов в форме установления долгосрочных тарифов на основе долгосрочных параметров.

3. Основные термины и понятия

Перевозкой в городском (внутрипоселковом) сообщении на маршрутах регулярных перевозок признается перевозка на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в границах населенных пунктов.

Перевозкой в пригородном сообщении на маршрутах регулярных перевозок признается перевозка на муниципальных или межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов.

Перевозкой в междугородном сообщении на маршрутах регулярных перевозок признается перевозка на муниципальных или межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов.

Межмуниципальный маршрут регулярных перевозок в пригородном

сообщении – межмуниципальный маршрут, предназначенный для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа между двумя муниципальными районами Тюменской области, не менее двумя городскими округами Тюменской области или не менее одним муниципальным районом и не менее одним городским округом Тюменской области на расстояние до 50 километров включительно между границами населенных пунктов муниципальных образований Тюменской области.

Межмуниципальный маршрут регулярных перевозок в междугородном сообщении – межмуниципальный маршрут, предназначенный для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа между двумя муниципальными районами Тюменской области, не менее двумя городскими округами Тюменской области или не менее одним муниципальным районом и не менее одним городским округом Тюменской области на расстояние более 50 километров включительно между границами населенных пунктов муниципальных образований Тюменской области.

Муниципальный маршрут регулярных перевозок в городском (внутрипоселковом) сообщении – маршрут регулярных перевозок в границах поселения.

Муниципальный маршрут регулярных перевозок в пригородном сообщении - муниципальный маршрут, предназначенный для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа между двумя и более поселениями одного муниципального района на расстояние до 50 километров включительно между границами населенных пунктов.

Муниципальный маршрут регулярных перевозок в междугородном сообщении – муниципальный маршрут, предназначенный для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа в границах двух и более поселений одного муниципального района на расстояние более 50 километров включительно между границами населенных пунктов.

Параметры обслуживания маршрута – основные критерии по транспортному обслуживанию пассажиров на регулярных маршрутах, включающие в себя: класс транспортного средства, время отправления от начального и конечного пунктов, дни работы в неделю (месяц).

В случае перераспределения органам местного самоуправления городских округов Тюменской области полномочия органов государственной власти Тюменской области по организации транспортного обслуживания населения по межмуниципальным маршрутам в соответствии с законом Тюменской области о перераспределении полномочий, организация транспортного обслуживания населения осуществляется:

в городских округах - по маршрутам регулярных перевозок, начальный остановочный пункт которых расположен в границах городского округа, а конечный остановочный пункт расположен в непосредственной близости от садоводческого объединения, расположенного в границах муниципального района на расстоянии до 50 километров;

в городском округе город Тюмень – по маршрутам регулярных перевозок, начальный остановочный пункт которых расположен в границах городского округа город Тюмень, а конечный остановочный пункт расположен в непосредственной близости от садоводческого объединения, расположенного в границах муниципального района на расстоянии до 50

километров, а также в границах одного из следующих населенных пунктов: с. Ембаево, д. Тураева, д. Ожогина, д. Патрушева, п. Московский, д. Падерина, с. Луговое, д. Дербыши, с. Яр, п. Источник.

Перевозчик – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз уполномоченному на их получение лицу.

Социальный заказ – совокупность государственных (муниципальных) контрактов на оказание услуг в сфере транспортного обслуживания населения, заключенных по результатам конкурсного отбора.

Организатор перевозок – исполнительный орган государственной власти Тюменской области либо уполномоченное юридическое лицо или орган местного самоуправления либо уполномоченное юридическое лицо, осуществляющие организацию транспортного обслуживания населения пассажирским транспортом общего пользования.

Орган регулирования:

1) исполнительный орган государственной власти Тюменской области, осуществляющий государственное регулирование цен (тарифов) в пределах полномочий, предоставленных действующим законодательством;

2) орган местного самоуправления, осуществляющий регулирование тарифов в пределах полномочий, предоставленных действующим законодательством.

Долгосрочные тарифы - это тарифы, определяемые на период регулирования с возможностью ежегодной корректировки с учетом прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, разработанного на очередной финансовый год и плановый период, изменения маршрутной сети, объема пассажирооборота, объема перевезенных пассажиров.

Средний пассажиропоток на маршруте – среднее количество пассажиров, проезжающих на маршруте в одном направлении.

Базовый период – год, предшествующий периоду регулирования.

Период регулирования – до 5 лет. Установленные тарифы могут ежегодно корректироваться с учетом прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, разработанного на очередной финансовый год и плановый период, изменения маршрутной сети, объема пассажирооборота, объема перевезенных пассажиров.

Классы автобусов определяются по габаритной длине (в метрах) и вместимости:

малый – длина от более чем 5,0 метра до 7,5 метра включительно, вместимость в междугородном сообщении в подклассе «А» до 19 пассажиров, в подклассе «Б» и «В» до 28 пассажиров, в городском и пригородном сообщении в подклассе «А» до 26 пассажиров, в подклассе «Б» и «В» до 42 пассажиров, в подклассе «Г» до 13 пассажиров. Автобусы подкласса «В» обладают повышенной проходимостью;

средний – длина от более чем 7,5 метра до 10,0 метра включительно, вместимость в междугородном сообщении до 34 пассажиров, в городском и пригородном сообщении до 67 пассажиров;

большой – длина от более чем 10,0 метра до 16,0 метра включительно, вместимость в междугородном сообщении до 49 пассажиров, в городском и пригородном сообщении в подклассе «А» до 90 пассажиров, в подклассе «Б» до 120 пассажиров;

особо большой – длина более чем 16,0 метра, вместимость до 178 пассажиров.

Формирование тарифов (цен) на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом осуществляется с применением методов экономически обоснованных затрат, индексации и норматива эксплуатационных затрат.

4. Организация перевозок

Маршрутная сеть по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, за исключением межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок до садоводческих товариществ, разрабатывается и утверждается Главным управлением строительства Тюменской области.

Маршрутная сеть по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок до садоводческих товариществ и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, связывающим городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов (в случае наделения органов местного самоуправления полномочиями по транспортному обслуживанию населения по указанным маршрутам), разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления и согласовывается Главным управлением строительства Тюменской области.

5. Порядок рассмотрения расчетных материалов

5.1. В срок до 15 марта текущего года органы местного самоуправления направляют в Главное управление строительства Тюменской области для согласования расписание движения, маршрутную сеть и натуральные показатели по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок до садоводческих товариществ и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, связывающим городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов, на период регулирования с разбивкой по годам, а также информацию в разрезе маршрутов и Перевозчиков о сроках заключенных договоров на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа. Натуральные показатели включают в себя: номер маршрута, наименование маршрута, класс автобуса, пробег автобуса, пассажирооборот с учетом льготников, объем перевозок с учетом льготников, протяженность маршрута, время в наряде, количество рейсов, количество дней работы, время для расчета доплат за разделение смены на части (приложение № 1). Классы автобусов (определенные в соответствии с разделом 3 настоящей Методики) применяются к каждому конкретному маршруту исходя из сложившегося среднего пассажиропотока по маршруту.

Если при проведении анализа натуральных показателей, представленных органами местного самоуправления, выявлены значительные отклонения пассажирооборота (объема перевозок) периода регулирования от

базового периода более чем на 3%, Главное управление строительства Тюменской области дополнительно запрашивает у органов местного самоуправления следующие документы:

сводный отчет за период, предшествующий текущему, по форме отчета, предусмотренного типовыми договорами о возмещении расходов, связанных с перевозкой пассажиров, пользующихся правом льготного проезда, в соответствии с Положением о порядке расходования субвенций, переданных органам местного самоуправления из областного бюджета, и Положением о порядке предоставления мер социальной поддержки, осуществляемых путем возмещения расходов на оплату проезда на городском транспорте, автомобильном транспорте пригородного и междугородного сообщения, а также железнодорожном транспорте;

отчеты о количестве перевезенных пассажиров, имеющих право на льготный проезд в соответствии с законодательством Тюменской области, по данным автоматизированной системы оплаты проезда (в случае наличия автоматизированной системы оплаты проезда);

отчеты об объеме реализованной билетной продукции, включающие данные следующего содержания:

номер, наименование маршрута,
количество проданных билетов,
сумма выручки от проданных билетов;

отчеты по данным автовокзалов и автостанций об объеме перевозок (пассажиروобороте), включающие данные следующего содержания:

номер, наименование маршрута,
время отправления,
пункт назначения,
расстояние (длина поездки),

количество перевезенных пассажиров с выделением количества льготников.

В случае изменений натуральных показателей на период регулирования по сравнению с согласованными Главным управлением строительства Тюменской области натуральными показателями на текущий год органы местного самоуправления направляют в Главное управление строительства Тюменской области информацию о причинах данных изменений и их влиянии на деятельность действующих маршрутов.

5.2. Объем перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, на которых учет количества перевезенных пассажиров, имеющих право на льготный проезд в соответствии с законодательством Тюменской области, осуществляется автоматизированной системой оплаты проезда, определяется по формуле:

$$P_o = P_l / (Чл / Чж), \text{ где}$$

P_o – количество перевезенных пассажиров по муниципальному маршруту регулярных перевозок;

P_l – количество перевезенных пассажиров по муниципальному маршруту регулярных перевозок, имеющих право на льготный проезд в соответствии с законодательством Тюменской области, по данным

автоматизированной системы оплаты проезда за базовый период;

Чл – количество жителей городского округа (муниципального района), в границах которого проходит муниципальный маршрут регулярных перевозок, имеющих право на льготный проезд, за исключением граждан, которым расходы на проезд возмещаются в денежной форме;

Чж – численность населения городского округа (муниципального района), в границах которого проходит муниципальный маршрут регулярных перевозок, за исключением детей в возрасте не старше семи лет.

В случае наличия автоматизированной системы учета количества перевезенных пассажиров всех категорий граждан определение объема перевозок пассажиров по муниципальным маршрутам регулярных перевозок осуществляется исходя из отчетных данных о количестве перевезенных пассажиров данной автоматизированной системы.

5.3. Главное управление строительства Тюменской области рассматривает документы и информацию, представленные органами местного самоуправления в соответствии с пунктом 5.1 настоящей Методики, и в случае наличия замечаний в срок до 15 апреля текущего года готовит и направляет в органы местного самоуправления заключение о необходимости корректировки расписания движения, маршрутной сети и натуральных показателей на период регулирования.

Органы местного самоуправления в срок до 1 мая текущего года направляют в Главное управление строительства Тюменской области расписание движения, маршрутную сеть и натуральные показатели по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок до садоводческих товариществ и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, связывающим городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов, скорректированные с учетом заключения Главного управления строительства Тюменской области.

5.4. В случае отсутствия замечаний Главное управление строительства Тюменской области в срок до 15 мая текущего года согласовывает расписание движения, маршрутную сеть и натуральные показатели по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок до садоводческих товариществ и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, связывающим городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов, с разбивкой по годам и направляет их, за исключением расписания движения, в Департамент тарифной и ценовой политики Тюменской области.

Главное управление строительства Тюменской области в срок до 15 мая текущего года утверждает расписание движения, маршрутную сеть и натуральные показатели по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, за исключением межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок до садоводческих товариществ и межмуниципальных маршрутов, связывающих городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов (Ишим – Ишимский район, Тобольск – Тобольский

район, Ялуторовск – Ялуторовский район), с разбивкой по годам и направляет их, за исключением расписания движения, в Департамент тарифной и ценовой политики Тюменской области.

5.5. В срок до 1 июля текущего года Департамент тарифной и ценовой политики Тюменской области направляет в Главное управление строительства Тюменской области помаршрутные и расчетные тарифы по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, определенные согласно натуральным показателям, согласованным или утвержденным Главным управлением строительства Тюменской области. На основании представленных материалов Главное управление строительства Тюменской области в срок до 15 июля текущего года определяет расчетную сумму компенсации расходов, связанных с регулированием тарифов, в разрезе маршрутов в соответствии с порядком планирования бюджетных ассигнований областного бюджета на очередной финансовый год и на плановый период, утвержденным приказом Департамента финансов Тюменской области, и направляет ее в Департамент финансов Тюменской области для определения общего объема расходов областного бюджета на указанные цели.

6. Нормативы эксплуатационных затрат на выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом

При формировании помаршрутных и расчетных тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом при выполнении социального заказа применяются нормативы эксплуатационных затрат.

Нормативы эксплуатационных затрат по видам сообщения приведены в таблицах 1-4.

по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период <*>														
3.2	до 700 тыс. чел.	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313		
	до 130 тыс. чел.	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242		
	до 80 тыс. чел.	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222		
	до 40 тыс. чел.	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202		
	до 20 тыс. чел.	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192		
3.3	по маршрутам, обслуживаемым только в летний период <*>													
	до 700 тыс. чел.	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192		
	до 130 тыс. чел.	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121	1,121		
	до 80 тыс. чел.	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101	1,101		
	до 40 тыс. чел.	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081	1,081		
	до 20 тыс. чел.	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071	1,071		
4	Норма расхода топлива на обогрев салонов автобусов независимыми отопителями, л/ч													
4.1	по маршрутам, обслуживаемым круглый год	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,53	1,12	1,46	1,60
4.2	по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период <*>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,34	2,44	3,19	3,49
4.3	по маршрутам, обслуживаемым только в летний период <*>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
5	Норма расхода моторного масла, л/100 л общего расхода топлива	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2	2,8	2,8	4,5

по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период <*>												
3.2		1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313	1,313
	до 700 тыс. чел.											1,313
	до 130 тыс. чел.	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242	1,242
	до 80 тыс. чел.	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222	1,222
	до 40 тыс. чел.	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202	1,202
	до 20 тыс. чел.	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192	1,192
3.3		по маршрутам, обслуживаемым круглый год										
	до 700 тыс. чел.	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247	1,247
	до 130 тыс. чел.	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176	1,176
	до 80 тыс. чел.	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156
	до 40 тыс. чел.	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136	1,136
	до 20 тыс. чел.	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126	1,126
4	Норма расхода моторного масла, л/100 л общего расхода топлива	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,8	4,5
5	Норма расхода трансмиссионного масла, л/100 л общего расхода топлива	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5
6	Норма расхода специальных масел и жидкостей, л/100 л общего расхода топлива	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1
7	Норма расхода пластичных смазок, кг/100 л общего расхода топлива	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,2	0,35	0,3

Нормативы
эксплуатационных затрат на выполнение пассажирских перевозок
автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении

№ п/п	Наименование норматива	Классы подвижного состава									
		Малый класс			Средний класс	Большой класс		Особо большой класс			
		подкласс "А"	подкласс "Б"	подкласс "В"		подкласс "Г"	подкласс "А"		подкласс "Б"		
1	Вид топлива	ДТ	АИ-92	АИ-92	АИ-92	ДТ	ДТ	ДТ	ДТ	ДТ	ДТ
2	Базовая норма расхода, л/1000 км	113	314	337	168	253	358	364	441		
2.1	Величина поправочных коэффициентов по маршрутам, обслуживаемым круглый год	1,116	1,116	1,116	1,116	1,116	1,116	1,116	1,116	1,116	1,116
2.2	Норма расхода с учетом надбавок по маршрутам, обслуживаемым круглый год, л/1000 км	126,1	350,4	376,1	187,5	282,3	399,5	406,2	492,2		
2.3	Величина поправочных коэффициентов по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период $\leq * >$	1,182	1,182	1,182	1,182	1,182	1,182	1,182	1,182	1,182	1,182
2.4	Норма расхода с учетом надбавок по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период, л/1000 км	133,6	371,1	398,3	198,6	299	423,2	430,2	521,3		

2.5	Величина поправочных коэффициентов по маршрутам, обслуживаемым только в летний период <*>	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061	1,061
2.6	Норма расхода с учетом надбавок по маршрутам, обслуживаемым только в летний период, л/1000 км	119,9	333,2	357,6	178,2	268,4	379,8	386,2	467,9			
3	Норма расхода топлива на обогрев салонов автобусов независимыми отопителями, л/ч											
3.1	по маршрутам, обслуживаемым круглый год	-	-	-	-	1,53	1,12	1,46	1,6			
3.2	по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период <*>	-	-	-	-	3,34	2,44	3,19	3,49			
3.3	по маршрутам, обслуживаемым только в летний период <*>	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00			
4	Норма расхода моторного масла, л/100 л общего расхода топлива	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0	2,8	2,8	4,5			
5	Норма расхода трансмиссионного масла, л/100 л общего расхода топлива	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5			
6	Норма расхода специальных масел и жидкостей, л/100 л общего расхода топлива	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1			
7	Норма расхода пластичных смазок, кг/100 л общего расхода топлива	0,25	0,25	0,25	0,25	0,2	0,35	0,35	0,3			

17	Норматив для расчета прочих расходов, %	33,2	33,2	33,2	24,3	33,2	33,2	33,2	33,2	33,2	33,2
18	Норматив для расчета затрат на содержание автоматизированной системы оплаты проезда, руб./км										
	в муниципальных образованиях с количеством жителей от 40 до 50 тыс. чел.	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
	в муниципальных образованиях с количеством жителей от 100 до 130 тыс. чел.	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

 <*> Данные о маршрутах регулярных перевозок, обслуживаемых в летний и зимний периоды, представляются Главным управлением строительства Тюменской области.

Нормативы
 эксплуатационных затрат на выполнение пассажирских перевозок
 автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в междугородном сообщении

№ п/п	Наименование норматива	Классы подвижного состава					
		Малый класс			Средний класс	Большой класс	
		подкласс "А"	подкласс "Б"	подкласс "В"			
1	Вид топлива	ДТ	АИ-92	АИ-92	ДТ	ДТ	
2	Базовая норма расхода, л/1000 км	113,0	314,0	337,0	253,0	329,0	
2.1	Величина поправочных коэффициентов по маршрутам, обслуживаемым круглый год	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965	
2.2	Норма расхода с учетом надбавок по маршрутам, обслуживаемым круглый год, л/1000 км	109,0	303,0	325,2	244,1	317,5	
2.3	Величина поправочных коэффициентов по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период $\leq^* >$	1,030	1,030	1,030	1,030	1,030	
2.4	Норма расхода с учетом надбавок по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период, л/1000 км	116,4	323,4	347,1	260,6	338,9	
2.5	Величина поправочных коэффициентов по маршрутам, обслуживаемым только в летний период $\leq^* >$	0,909	0,909	0,909	0,909	0,909	

2.6	Норма расхода с учетом надбавок по маршрутам, обслуживаемым только в летний период, л/1000 км	102,7	285,4	306,3	230,0	299,1
3	Норма расхода топлива на обогрев салонов автобусов независимыми отопителями, л/ч					
3.1	по маршрутам, обслуживаемым круглый год	-	-	-	1,53	1,51
3.2	по маршрутам, обслуживаемым только в зимний период <*>	-	-	-	3,34	3,29
3.3	по маршрутам, обслуживаемым только в летний период <*>	-	-	-	0,00	0,00
4	Норма расхода моторного масла, л/100 л общего расхода топлива	2,1	2,1	2,1	2,0	3,1
5	Норма расхода трансмиссионного масла, л/100 л общего расхода топлива	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
6	Норма расхода специальных масел и жидкостей, л/100 л общего расхода топлива	0,1	0,1	0,1	0,1	0,17
7	Норма расхода пластичных смазок, кг/100 л общего расхода топлива	0,25	0,25	0,25	0,2	0,28
8	Разряд водителя	4	4	4	5	6
8.1	Тарифный коэффициент	1,9	1,9	1,9	2,2	2,5
8.2	Доплаты, %	75	75	75	75	75
8.3	Доплата за работу с разделением смены на части, %	30	30	30	30	30
9	Норматив затрат на ремонтный фонд, %	25,4	25,4	25,4	25,4	25,4

10	Нормативный пробег шины до списания, Тыс. км	80	80	80	80	80	80
11	Количество одновременно используемых комплектов, шт.	6	6	6	6	6	6
12	Поправочный коэффициент, учитывающий категорию условий эксплуатации автотранспортного средства	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
13	Поправочный коэффициент, учитывающий условия работы автотранспортного средства	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
14	Норма амортизационных отчислений, %/1000 км	0,22	0,22	0,22	0,22	0,17	0,17
15	Рыночная стоимость транспортного средства, тыс. руб.	1000	1000	1000	1000	1500	3000
16	Коэффициент, учитывающий используемый парк транспортных средств по сроку эксплуатации	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
17	Норматив для расчета прочих расходов, %	43,9	43,9	43,9	43,9	43,9	43,9
18	Норматив для расчета затрат на содержание автоматизированной системы оплаты проезда в муниципальных образованиях с количеством жителей от 40 до 50 тыс. чел., руб./км	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04

<*> Данные о маршрутах регулярных перевозок, обслуживаемых в летний и зимний периоды, предоставляются Главным управлением строительства Тюменской области.

7. Расчет расходов на услуги перевозки пассажиров по статьям затрат

Определение состава расходов на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом производится в соответствии с нормативами эксплуатационных затрат на выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом и натуральными показателями в разрезе маршрутов, согласованными или утвержденными Главным управлением строительства Тюменской области.

Калькулирование расходов на перевозку пассажиров автотранспортом (приложение № 2) производится в разрезе маршрутов исходя из следующих статей затрат:

Топливо и смазочные материалы

Затраты на топливо и смазочные материалы определяются исходя из вида топлива, норм расхода топлива и смазочных материалов, определенных Разделом 6 Методики, пробега, согласованного или утвержденного Главным управлением строительства Тюменской области, и цен на топливо и смазочные материалы по следующей формуле:

$$C_{ГСМ} = (C_T + C_{СМ}) / 1000,$$

где

$C_{ГСМ}$ – годовая стоимость приобретения топлива и смазочных материалов, тыс. руб.;

C_T – годовая стоимость приобретения топлива, руб.;

$C_{СМ}$ – годовая стоимость приобретения смазочных материалов, руб.

$$C_T = P_T \times \text{Цена}_T,$$

P_T – расход топлива, л;

Цена_T – среднерыночная цена приобретения топлива на период регулирования, определяемая исходя из результатов проведения мониторинга фактических розничных цен на топливо, сложившихся в регионе за год, предшествующий текущему году, с применением индексов изменения цен, прогнозируемых Министерством экономического развития Российской Федерации на текущий год и период регулирования, руб./л.

$$P_T = N_{\text{баз}} \times \text{ПК} \times \text{Пр} + N_{\text{отопит}} \times t_{\text{год}}, \text{ где}$$

$N_{\text{баз}}$ – базовая норма расхода топлива в соответствии с разделом 6 Методики, л/1000 км;

ПК – величина поправочного коэффициента к базовой норме расхода топлива в соответствии с разделом 6 Методики;

Пр – пробег, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. км;

$N_{\text{отопит}}$ – норма расхода топлива на обогрев салонов автобусов независимыми отопителями в соответствии с разделом 6 Методики, л/час;

$t_{\text{год}}$ – годовое время в наряде по маршруту с учетом резерва 5 процентов, согласованное или утвержденное Главным управлением строительства Тюменской области, часов.

$$C_{СМ} = C_{ММ} + C_{ТМ} + C_{СМЖ} + C_{ПС}, \text{ где}$$

$C_{ММ}$ – годовая стоимость приобретения моторного масла, руб.

$$C_{MM} = P_{MM} \times \text{Цена}_{MM},$$

P_{MM} – расход моторного масла, л;

Цена_{MM} – среднерыночная цена приобретения моторного масла на период регулирования, определяемая исходя из результатов проведения мониторинга фактических розничных цен на моторное масло, сложившихся в регионе за год, предшествующий текущему году, с применением индексов изменения цен, прогнозируемых Министерством экономического развития Российской Федерации на текущий год и период регулирования, руб./л.

$$P_{MM} = P_T \times N_{MM} / 100,$$

N_{MM} – норма расхода моторного масла, установленная разделом 6 Методики, л/100 л общего расхода топлива.

Годовая стоимость приобретения трансмиссионного масла (C_{TM}), специальных масел и жидкостей ($C_{СМЖ}$), пластичных смазок ($C_{ПС}$) рассчитывается аналогично годовой стоимости приобретения моторного масла (C_{MM}).

Заработная плата

В данную статью включаются затраты на оплату труда водителей и кондукторов, занятых перевозкой пассажиров.

Затраты на оплату труда в городском сообщении и на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок до садоводческих товариществ на автобусах среднего, большого и особо большого класса определяются путем суммирования затрат на оплату труда водителей и кондукторов. Использование работы кондукторов в междугородном и пригородном сообщении, а также в городском сообщении и на межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок до садоводческих товариществ на автобусах малого класса, не предусмотрено.

Затраты на оплату труда ($C_{Зп}$, тыс. руб.) рассчитываются по следующей формуле:

$$C_{Зп} = ((e_{\text{оплаты по тарифу}} + e_{\text{доплат}} + e_{\text{за разделение смены на части}}) \cdot R_k) / 1000,$$

где

$$e_{\text{оплаты по тарифу}} = ЧТС \cdot t_{\text{год}}, \text{ руб.},$$

$$e_{\text{доплат}} = e_{\text{оплаты по тарифу}} \cdot D_{\text{норм}} / 100, \text{ руб.},$$

$$e_{\text{за разделение смены на части}} = ЧТС \cdot t_{\text{год с разделением смены на части}}, \text{ руб.},$$

R_k – районный коэффициент, установленный действующим законодательством.

Постановлением Госкомтруда СССР, Секретариата ВЦСПС от 17.08.1971 № 325/24 «О размерах районных коэффициентов к заработной плате рабочих и служащих предприятий, организаций и учреждений, расположенных в районах Западной Сибири, для которых эти коэффициенты в настоящее время не установлены, и о порядке их применения» в Тюменской области установлен районный коэффициент в размере 1,15.

Постановлением Правительства РФ от 11.08.1992 № 574 «Об отнесении Уватского района Тюменской области к местностям, приравненным к районам

Крайнего Севера» в Уватском районе Тюменской области установлен районный коэффициент в размере 1,5;

$t_{\text{год}}$ – годовое время в наряде по маршруту с учетом резерва 5 процентов, согласованное или утвержденное Главным управлением строительства Тюменской области, часов;

$t_{\text{год}}$ с разделением смены на части – годовое время для расчета доплат за разделения смены на части, согласованное или утвержденное Главным управлением строительства Тюменской области, часов;

$D_{\text{норм}}$ – доплаты в соответствии с Разделом 6 Методики, %;
 часовая тарифная ставка, руб., которая определяется по формуле:

$$\text{ЧТС} = \frac{\text{ТС}_1 \cdot T_{\text{к}} \cdot T_{\text{г}} \cdot 12}{\text{ФРВ}_{\text{год}}}$$

ТС_1 – тарифная ставка рабочих I разряда с учетом отраслевого тарифного соглашения по автомобильному транспорту на период регулирования, руб./месяц;

$T_{\text{к}}$ – тарифный коэффициент в соответствии с Разделом 6 Методики, соответствующий разряду водителя (кондуктора);

$\text{ФРВ}_{\text{год}}$ – годовой фонд рабочего времени (количество часов) на период регулирования, который рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{ФРВ}_{\text{год}} = N_{\text{рв}} - O_{\text{осн}} - O_{\text{доп}}, \text{ где}$$

$N_{\text{рв}}$ – норма рабочего времени при 40-часовой рабочей неделе, рассчитанная в соответствии с приказом Минздравсоцразвития РФ от 13.08.2009 № 588н «Об утверждении Порядка исчисления нормы рабочего времени на определенные календарные периоды времени (месяц, квартал, год) в зависимости от установленной продолжительности рабочего времени в неделю», часов;

$O_{\text{осн}}$ – продолжительность основного отпуска в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации с учетом 40-часовой рабочей недели (что соответствует 160 часам);

$O_{\text{доп}}$ – продолжительность дополнительного отпуска водителей и кондукторов в соответствии с постановлением Госкомтруда СССР, Президиума ВЦСПС от 25.10.1974 № 298/П-22 «Об утверждении Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день с учетом 40-часовой рабочей недели (что соответствует 96 часам у водителя и 48 часам у кондуктора).

Страховые взносы

Расчет страховых взносов от величины затрат на оплату труда водителей и кондукторов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, обязательное медицинское страхование водителей и кондукторов производится по нормам и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Техническое обслуживание и капитальный ремонт подвижного состава

К расходам на техническое обслуживание и капитальный ремонт подвижного состава относятся затраты на материалы для ремонта, оплату труда и страховые взносы от величины затрат на оплату труда ремонтных рабочих на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, обязательное медицинское страхование ремонтных рабочих.

Затраты на техническое обслуживание и капитальный ремонт подвижного состава определяются ($C_{ТО}$, тыс. руб.) по следующей формуле:

$$C_{ТО} = (C_{ГСМ} + C_{ЗП} + C_{Стр} + C_{Ш}) \times N_{ТО} / 100, \text{ где}$$

$C_{ГСМ}$ - расходы на топливо и смазочные материалы, тыс. руб.;

$C_{ЗП}$ - расходы на заработную плату, тыс. руб.;

$C_{Стр}$ - расходы на страховые взносы, тыс. руб.;

$C_{Ш}$ - расходы на автомобильные шины, тыс. руб.;

$N_{ТО}$ - норматив затрат на ремонтный фонд, установленный разделом 6 Методики, %.

Износ автомобильных шин

Годовая стоимость приобретения автомобильных шин ($C_{Ш}$, тыс. руб.) рассчитывается по формуле:

$$C_{Ш} = \frac{\text{ЖЦена}_{ш} \cdot \Gamma K_k \cdot \Gamma \text{Пр} \cdot \frac{\text{Ц}}{\text{Ш}}}{\frac{\text{И}}{\text{Н}_{пр}} \cdot \Gamma K_1 \cdot \Gamma K_2} / 1000, \text{ где}$$

$\text{Цена}_{ш}$ – среднерыночная цена приобретения автомобильных шин на период регулирования, определяемая исходя из результатов проведения мониторинга фактических розничных цен на автомобильные шины, сложившихся в регионе за год, предшествующий текущему году, с применением индексов изменения цен, прогнозируемых Министерством экономического развития Российской Федерации на текущий год и период регулирования, руб./комплект;

K_k – количество одновременно используемых комплектов автомобильных шин, установленное разделом 6 Методики, шт.;

Пр – пробег, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. км;

$N_{пр}$ – нормативный пробег шины до списания, установленный разделом 6 Методики, тыс. км;

K_1 – поправочный коэффициент, учитывающий категорию условий эксплуатации автотранспортного средства, установленный разделом 6 Методики;

K_2 – поправочный коэффициент, учитывающий условия работы автотранспортного средства, установленный разделом 6 Методики.

Амортизационные отчисления

Амортизационные отчисления на полное восстановление (износ) автомобильного транспорта на период регулирования (C_a , тыс. руб.) определяются по следующей формуле:

$$C_a = C_b \times \text{Пр} \times K_3 \times N_a / 100, \text{ где}$$

C_6 – рыночная стоимость транспортного средства, установленная разделом 6 Методики, тыс. руб.;

Пр – пробег, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. км;

$K_э$ – коэффициент, учитывающий используемый парк транспортных средств по сроку эксплуатации, установленный разделом 6 Методики;

N_a – норма амортизационных отчислений, установленная разделом 6 Методики, % от стоимости автобуса/1000 км.

Прочие расходы

К прочим расходам относятся затраты на оплату труда и страховые взносы от величины затрат на оплату труда административно-управленческого и общехозяйственного персонала, аренду и (или) амортизацию административно-хозяйственных помещений, электроэнергию, коммунальные услуги и содержание административно-хозяйственных помещений, услуги автовокзалов и автостанций, услуги связи, банковские услуги, страхование автотранспортных средств, покупку спецодежды, командировки, уплату налогов, а также иные расходы в соответствии со статьей 264 Налогового кодекса Российской Федерации.

Прочие расходы ($C_{пр}$, тыс. руб.) определяются по следующей формуле:

$$C_{пр} = (C_{ГСМ} + C_{Зп} + C_{стр} + C_{ш}) \times N_{пр} / 100, \text{ где}$$

$C_{ГСМ}$ - расходы на топливо и смазочные материалы, тыс. руб.;

$C_{Зп}$ - расходы на заработную плату, тыс. руб.;

$C_{стр}$ - расходы на страховые взносы, тыс. руб.;

$C_{ш}$ - расходы на автомобильные шины, тыс. руб.;

$N_{пр}$ - норматив для расчета прочих расходов, установленный разделом 6 Методики, %.

Оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами)

В данной статье учитываются расходы на оснащение транспортных средств:

аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в соответствии с законодательством Российской Федерации, затраты на ее обслуживание, ремонт и услуги связи;

техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами) в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также затраты на их обслуживание и ремонт.

Затраты на оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами) ($C_{ГТ}$, тыс. руб.) рассчитываются по следующей формуле:

$$C_{ГТ} = C_{Г} + C_{Т}, \text{ где}$$

$C_{Г}$ – затраты на оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, тыс. руб.;

$C_{Т}$ – затраты на оснащение техническими средствами контроля за

соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами), тыс. руб.

$$C_{\Gamma} = (C_{\text{yr}} + C_{\text{ог}} + C_{\text{пр}}) \times K_{\text{а}}, \text{ где}$$

C_{yr} – стоимость установки аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS на одно транспортное средство, тыс. руб.;

$C_{\text{ог}}$ – годовая стоимость обслуживания аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, тыс. руб.;

$C_{\text{пр}}$ – годовая стоимость ремонта аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, тыс. руб.;

$K_{\text{а}}$ – расчетное количество транспортных средств (автобусов) на маршруте, ед.

Затраты на оснащение техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами) рассчитываются аналогично затратам на оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Информация о стоимости установки, обслуживания и ремонта аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, технических средств контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами) и о расчетном количестве транспортных средств на период регулирования в разрезе маршрутов предоставляется Главным управлением строительства Тюменской области в Департамент тарифной и ценовой политики Тюменской области при направлении натуральных показателей на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по маршрутам.

Страхование гражданской ответственности

В данной статье учитываются затраты Перевозчиков на оплату страховой премии по обязательному страхованию их гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Затраты на оплату страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности Перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров ($C_{\text{осгоп}}$, тыс. руб.) рассчитываются по следующей формуле:

$$C_{\text{осгоп}} = V \times (CC_{\text{ж}} \times CT_{\text{ж}} + CC_{\text{з}} \times CT_{\text{з}} + CC_{\text{и}} \times CT_{\text{и}}) / 100, \text{ где}$$

V – объем перевозок пассажиров на маршрутах с учетом льготников, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. чел.;

$CC_{\text{ж}}$, $CC_{\text{з}}$, $CC_{\text{и}}$ – страховые суммы по риску гражданской ответственности Перевозчика за причинение вреда жизни ($CC_{\text{ж}}$), здоровью ($CC_{\text{з}}$) и имуществу ($CC_{\text{и}}$) потерпевшего, утвержденные Федеральным законом от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», руб.;

$CT_{\text{ж}}$, $CT_{\text{з}}$, $CT_{\text{и}}$ – минимальные страховые тарифы по риску гражданской ответственности Перевозчика за причинение вреда жизни ($CT_{\text{ж}}$), здоровью

(СТ_з) и имуществу (СТ_и) потерпевшего, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2012 № 1344 «Об утверждении предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров», %.

Содержание автоматизированной системы оплаты проезда

Расчет затрат на содержание автоматизированной системы оплаты проезда (С_{асоп}, тыс. руб.) осуществляется в случае наличия автоматизированной системы оплаты проезда всех категорий граждан по следующей формуле:

$$C_{асоп} = Пр \times H_{асоп}, \text{ где}$$

Пр – пробег, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. км;

H_{асоп} – норматив для расчета затрат на содержание автоматизированной системы оплаты проезда, установленный разделом 6 Методики, руб./км.

8. Расчет тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом

Помаршрутный тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом (Т_п, руб./рейс) рассчитывается по следующей формуле:

$$T_{п} = \frac{P + (P \cdot R) / 100}{K_{р}} \cdot 1000, \text{ где}$$

P – расходы на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом, рассчитанные в соответствии с разделом 7 Методики, тыс. руб.

$$P = C_{ГСМ} + C_{ЗП} + C_{стр} + C_{ТО} + C_{ш} + C_{а} + C_{пр} + C_{ГТ} + C_{осгоп} + C_{асоп}, \text{ где}$$

C_{ГСМ} – расходы на топливо и смазочные материалы, тыс. руб.;

C_{ЗП} – расходы на заработную плату, тыс. руб.;

C_{стр} – расходы на страховые взносы, тыс. руб.;

C_{ТО} – расходы на техническое обслуживание и капитальный ремонт подвижного состава, тыс. руб.;

C_ш – расходы на автомобильные шины, тыс. руб.;

C_а – амортизационные отчисления, тыс. руб.;

C_{пр} – прочие расходы, тыс. руб.;

C_{ГТ} – расходы на оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами), тыс. руб.;

C_{осгоп} – расходы на обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика, тыс. руб.;

C_{асоп} – расходы на содержание автоматизированной системы оплаты проезда, тыс. руб.;

R – уровень рентабельности, не превышающий 5 процентов, %;

K_р – количество рейсов по маршруту, согласованное или утвержденное Главным управлением строительства Тюменской области.

Расчетный тариф на перевозку пассажиров автомобильным

транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок до садоводческих товариществ (T_v , руб./поездка) рассчитывается по следующей формуле:

$$T_v = \frac{P + (P \cdot R) / 100}{V}, \text{ где}$$

P – расходы на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом, рассчитанные в соответствии с разделом 7 Методики, тыс. руб.

$$P = C_{ГСМ} + C_{ЗП} + C_{стр} + C_{ТО} + C_{ш} + C_a + C_{пр} + C_{ГТ} + C_{осгоп} + C_{асоп}, \text{ где}$$

$C_{ГСМ}$ – расходы на топливо и смазочные материалы, тыс. руб.;

$C_{ЗП}$ – расходы на заработную плату, тыс. руб.;

$C_{стр}$ – расходы на страховые взносы, тыс. руб.;

$C_{ТО}$ – расходы на техническое обслуживание и капитальный ремонт подвижного состава, тыс. руб.;

$C_{ш}$ – расходы на автомобильные шины, тыс. руб.;

C_a – амортизационные отчисления, тыс. руб.;

$C_{пр}$ – прочие расходы, тыс. руб.;

$C_{ГТ}$ – расходы на оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами), тыс. руб.;

$C_{осгоп}$ – расходы на обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика, тыс. руб.;

$C_{асоп}$ – расходы на содержание автоматизированной системы оплаты проезда, тыс. руб.;

R – уровень рентабельности, не превышающий 5 процентов, %;

V – объем перевозок пассажиров на маршрутах с учетом льготников, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. чел.

Расчетный тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом в пригородном и междугородном сообщении (T_p , руб./пасс. км) рассчитывается по следующей формуле:

$$T_p = \frac{P + (P \cdot R) / 100}{\Pi}, \text{ где}$$

P – расходы на услуги перевозки пассажиров автомобильным транспортом, рассчитанные в соответствии с разделом 7 Методики, тыс. руб.

$$P = C_{ГСМ} + C_{ЗП} + C_{стр} + C_{ТО} + C_{ш} + C_a + C_{пр} + C_{ГТ} + C_{осгоп} + C_{асоп}, \text{ где}$$

$C_{ГСМ}$ – расходы на топливо и смазочные материалы, тыс. руб.;

$C_{ЗП}$ – расходы на заработную плату, тыс. руб.;

$C_{стр}$ – расходы на страховые взносы, тыс. руб.;

$C_{ТО}$ – расходы на техническое обслуживание и капитальный ремонт подвижного состава, тыс. руб.;

$C_{ш}$ – расходы на автомобильные шины, тыс. руб.;

C_a – амортизационные отчисления, тыс. руб.;

$C_{\text{пр}}$ – прочие расходы, тыс. руб.;

$C_{\text{ГТ}}$ – расходы на оснащение аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (тахографами), тыс. руб.;

$C_{\text{осгп}}$ – расходы на обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика, тыс. руб.;

$C_{\text{асоп}}$ – расходы на содержание автоматизированной системы оплаты проезда, тыс. руб.;

R – уровень рентабельности, не превышающий 5 процентов, %;

P – пассажирооборот на маршрутах с учетом льготников, согласованный или утвержденный Главным управлением строительства Тюменской области, тыс. пасс./км.

Предельные размеры тарифов на период регулирования для расчета с населением определяются путем применения повышающего (понижающего) коэффициента к предельным размерам тарифов базового периода, утвержденных в соответствии с действующим законодательством. Расчет повышающего коэффициента к действующим тарифам производится путем деления доходной ставки периода регулирования на доходную ставку базового периода. Необходимые доходы за счет сбора выручки с пассажиров на период регулирования определяются как разница между общей величиной затрат с учетом рентабельности не более 5 процентов и прогнозной величиной бюджетных средств на компенсацию расходов, связанных с государственным регулированием тарифов.

Определение долгосрочных тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом осуществляется с применением метода индексации с учетом долгосрочных параметров развития экономики, определенных Министерством экономического развития Российской Федерации.

На основании тарифов по маршрутам, определенных в соответствии с настоящей Методикой, определяется величина бюджетных средств на компенсацию расходов, связанных с перевозкой пассажиров, учитываемая при проведении закупок на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

В течение периода действия тарифов на перевозку пассажиров и багажа автотранспортом дополнительные средства, полученные Перевозчиком в результате снижения затрат вследствие повышения эффективности деятельности этого Перевозчика и оптимизации затрат, изъятию не подлежат и направляются на развитие производства, социальное обеспечение работников и организацию транспортного обслуживания населения.

В течение периода действия тарифов на перевозку пассажиров и багажа автотранспортом убытки, полученные Перевозчиком в результате увеличения затрат вследствие снижения эффективности деятельности этого Перевозчика, превышения фактических индексов изменения цен в сравнении с плановыми параметрами, возмещению не подлежат.

Межмуниципальные маршруты, выходящие за пределы района												
Межмуниципальные маршруты, связывающие городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов												
Пригородное сообщение												
Муниципальные маршруты												
Межмуниципальные маршруты												
Межмуниципальные маршруты, выходящие за пределы района												
Межмуниципальные маршруты, связывающие городские поселения, которые являются административными центрами муниципальных районов, с населенными пунктами данных муниципальных районов												
Городское (внутрипоселковое) сообщение												
Межмуниципальный маршрут регулярных перевозок до садоводческих товариществ												

Примечание. Натуральные показатели формируются в разрезе маршрутов на период регулирования с разбивкой по годам.

