



**Контрольно-ревизионная комиссия муниципального образования  
Рославльского городского поселения Рославльского района Смоленской  
области**

21216500, Смоленская область, г. Рославль, ул. Заслонова д.2, т.848134 6-41-97, e-mail: krtkgroslavlya@mail.ru

Заключение по результатам финансово-экономической экспертизы проекта  
решения Совета депутатов Рославльского городского поселения «Об  
установлении тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом в  
городском сообщении»

г. Рославль

от 21 декабря 2016 год № 30

**Основание для проведения финансово-экономической экспертизы:** п.7 ч.2 ст.9 Федерального закона от 07.02.2011 № 6-ФЗ «Об общих принципах организации и деятельности контрольно-счетных органов субъектов РФ и муниципальных образований», Положение «О Контрольно-ревизионной комиссии муниципального образования Рославльское городское поселение Рославльского района Смоленской области».

**Срок представления:** проект решения для проведения экспертизы представлен в Контрольно-ревизионную комиссию 15 декабря 2016 года.

**Сроки проведения финансово-экономической экспертизы:** с 15.12.2016 по 21.12.2016 года.

**Нормативно-правовая основа экспертизы включает в себя:**

- Гражданский кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Постановление правительства РФ от 30.12.12 №1484 «Об утверждении правил определения количества пассажиров для целей расчета страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров»
- Указание Минавтотранса РСФСР от 30.05.1984 № 60-ц «О нормах затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов»;
- Временные нормы РД 3112199-1085-02 от 04.04.2002 г с изменениями и дополнениями;
- Положение о Контрольно-ревизионной комиссии муниципального образования Рославльского городского поселения Рославльского района Смоленской области утвержденном решением Совета депутатов

Рославльского городского поселения Рославльского района Смоленской области 20.12.2013 г. № 49.;

- Порядок расчета показателей планового расчета по перевозке пассажиров на городских маршрутах утвержденное Директорами МУП «Городское ПАТП №1» и МУП «Городское ПАТП №3» 02.11.2015 г.

## **В ходе проведения экспертизы представленного проекта установлено:**

### **1. Подтверждены источниками следующие показатели расчета:**

- Расчет заработной платы водителей и кондукторов подтвержден расчетом.
- Норма расхода ГСМ подтверждена расчетом.
- Расчет километража и затрат времени на пассажирские перевозки подтвержден 2мя расчетами, один из которых был предоставлен в Контрольно-ревизионную комиссию только 16.12.2016 г. При этом один из расчетов содержит существенные ошибки.
- Расчет амортизации — по состоянию на 21.12.2016 г. предоставлен только в электронном виде. При этом из расчета нельзя сделать вывод является ли представленная амортизация амортизацией по МУПу в целом или только по городским перевозкам.
- Расчет накладных - расходов по состоянию на 21.12.2016 г. предоставлен только в электронном виде. Из расчета так же нельзя определить являются ли расходы накладными расходами по МУПу в целом или расходами, приходящимися на городские перевозки.
- Стоимость одной шины — для определения цены приведен один счет.
- Среднестатистический пробег шин до списания (подтвержден Временными нормами РД 3112199-1085-02 от 04.04.2002 г с изменениями и дополнениями).
- Затраты на техническое обслуживание и ремонт (расчет затрат подтверждается Указанием Минавтотранса РСФСР от 30.05.1984 № 60-ц "О нормах затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов"). Данный норматив используется в расчетах с существенными нарушениями.

### **2. Не представлены обоснования по следующим показателям:**

- Перечень муниципальных маршрутов.
- Протяженность муниципальных маршрутов.
- Графики движения.
- Часовая ставка водителей автобусов находящихся в «резерве» (фактически простаивающих).
- Обоснование необходимости оплаты труда кондукторов по автобусам находящимся в резерве, а так же часовая тарифная ставка.
- Обоснование стоимости 1 литра топлива.

Из 16 показателей имеющих ключевое значение для планового расчета полностью не подтверждены - 6, подвержены с существенными недостатками - 4 и полностью подтверждены- 4.

### **3.Несоответствие планового расчета в части расчета затрат.**

#### **3.1 По пробегу и затрачиваемому времени:**

- По маршруту №1 график 111-1 указан дневной пробег в будний день 99,8 км, тогда как фактически 99,75 (10,5 рейсов X 9,5 км пробега). Разница в день **0,05 км.**
- По маршруту №3 (в весенне-летний период) график 3-1 указан дневной пробег 181,1 км, тогда как фактически 181,05 (25,5 рейсов X 7,1 км пробега). Разница в день **0,05 км.**
- По маршруту №3 (в весенне-летний период) график 3-2 указан дневной пробег 223,7 км тогда как фактически 223,65 (31,5 рейсов X 7,1 км пробега). Разница в день **0,05 км.**
- Поскольку расчет по маршруту «Советская-Плосково» в части выходящей за территорию Рославльского городского поселения не приведен, а также по наличию фактов позволяющих судить об отсутствии остановок данного маршрута на территории Рославльского городского поселения (нормативная продолжительность рейса меньше продолжительности рейса по маршруту №3 в 2 раза при большей протяженности) данный маршрут из расчета исключен.
- По маршруту №3 (в осенне-зимний период) график 3-1 указан дневной пробег 202,4 км, тогда как фактически 202,35 (28,5 рейсов X 7,1 км пробега). Разница в день **0,05 км.**
- По маршруту №3 (в осенне-зимний период) график 3-2 указан дневной пробег 223,7 км, тогда как фактически 223,65 (31,5 рейсов X 7,1 км пробега). Разница в день **0,05 км.**
- Поскольку расчет по маршруту «Кольцо-Кухарево» в части выходящей за территорию Рославльского городского поселения не приведен, а также по наличию фактов позволяющих судить об отсутствии остановок данного маршрута на территории Рославльского городского поселения (нормативная продолжительность рейса равна продолжительности рейса по маршруту №7 при большей протяженности) данный маршрут из расчета исключен.
- Поскольку расчет по маршруту «Кольцо-Плосково» в части выходящей за территорию Рославльского городского поселения не приведен, а также по наличию фактов позволяющих судить об отсутствии остановок данного маршрута на территории Рославльского городского поселения (нормативная продолжительность рейса незначительно превышает продолжительность рейса по маршруту №7 при большей протяженности) данный маршрут из расчета исключен.
- По автобусному маршруту №117 график 116-1 (в осенне-зимний период) указано количество нормо-часов 4,2 часа, тогда как фактически 4,16 часа. Разница в день 0,04 часа.

- По маршруту полуэкспресса №1 график 11-1 в будние дни указан дневной пробег 185,3 км, тогда как фактически он составляет 185,25 км.
- По маршруту полуэкспресса №2 график 22-1 в будние дни указан дневной пробег 164,2 км, тогда как фактически он составляет 164,15 км.
- По маршруту полуэкспресса №1-4 график 113-1 указан дневной пробег 65,5 км, тогда как фактически он составляет 65,45 км.

В целом протяженность автобусных маршрутов на 1 будний день в осенне-зимний период составит **1942,35 км**, что превышает сумму, указанную в плановом расчете на 0,05 км, при этом общая сумма пробега указанная плановом расчете, не соответствует сумме пробега по всем маршрутам в осенне-зимний период. Из них сумма пробега, приходящаяся на маршруты, официально выходящие за территорию, но не учтенные в расчете, составляет 228,3 км.

Протяженность автобусных маршрутов на 1 будний день в весенне-летний период составит **1888,45 км**, что превышает сумму, указанную в плановом расчете на 161,15 км. Из них сумма пробега, приходящаяся на маршруты, официально выходящие за территорию, но не учтенные в расчете, составляет 218,7 км.

Затраты нормо-часов за 1 будний день осенне-зимнего периода составят **119,39 часов**, что меньше планового расчета на 4,71 часа.

Затраты нормо-часов за 1 будний день весенне-летнего периода составят **123,28 часа**, что меньше планового расчета на 2,02 часа.

Общий пробег за осенне-зимний период в будние дни составит  $1942,35 \times 120$  дней (количество будних дней за период) = **233082 км**, что меньше планового расчета на 3884,7 км.

Общий пробег в весенне-летний в будние дни составит  $1888,4 \times 127$  дней = **239461,85 км**, что меньше планового расчета на 18413,05 км.

Затраты нормо-часов за будние дни осенне-зимнего периода составят  $119,39 \times 120 =$  **14326,8 часов**, что меньше планового расчета на 814 часов.

Затраты нормо-часов за будние дни весенне-летнего периода составят  $123,28 \times 127 =$  **15656,56 часов**, что меньше планового расчета на 130,64 часа.

Нулевой пробег в будние дни (осенне-зимний период)  $133,7 \times 120$  дней = **16044 км**.

Нулевой пробег в будние дни (весенне-летний период)  $140,7 \times 127$  дней = **17792,7 км**.

Протяженность автобусных маршрутов на 1 выходной день в осенне-зимний период составит **1818,7 км**, что превышает сумму, указанную в плановом расчете на 200 км. Из них сумма пробега, приходящаяся на маршруты, официально выходящие за территорию, но не учтенные в расчете, составляет 228,3 км.

Протяженность автобусных маршрутов на 1 выходной день в весенне-летний период составит **1961,8 км**, что превышает сумму, указанную в плановом расчете на 161,2 км. Из них сумма пробега, приходящаяся на маршруты, официально выходящие за территорию, но не учтенные в расчете, составляет 218,7 км.

Затраты нормо-часов за 1 выходной день осенне-зимнего периода составят **129,93 часов**, что меньше планового расчета на 0,07 часа.

Затраты нормо-часов за 1 выходной день весенне-летнего периода составят **120,92 часов**, что меньше планового расчета на 10,28 часа.

Общий пробег за осенне-зимний период в выходные дни составит  $1818,7 \times 61$  день (количество выходных дней за период) = **110940,7 км**, что меньше планового расчета на 10181,3 км.

Общий пробег в весенне-летний в выходные дни составит  $1961,8 \text{ км} \times 57$  дней = **111822,6 км**, что меньше планового расчета на 9188,4 км.

Затраты нормо-часов за выходные дни осенне-зимнего периода составят  $129,93 \times 61 =$  **7925,73 часов**, что больше планового расчета на 127,83 часов (количество выходных дней превышает значение указанное в плановом расчете на 1 день).

Затраты нормо-часов за выходные дни весенне-летнего периода составят  $120,92 \times 57 =$  **6892,44 часа**, что меньше планового расчета на 583,36 часа.

Нулевой пробег в выходные дни (осенне-зимний период)  $108,6 \text{ км} \times 61$  дней = **6624,6 км**.

Нулевой пробег в выходные дни (весенне-летний период)  $108,6 \text{ км} \times 127$  дней = **6190,2 км**.

Общий пробег по автобусным перевозкам за год  $233082+239461,85+110940,7+111822,6+6624,6+6190,2+16044+17792,7=741961,7$  км, из которых 81563,1 км приходится на маршруты, выходящие за территорию Рославльского городского поселения.

Протяженность маршрутов полуэкспресса на 1 будний день составит **1442,45 км**, что меньше суммы указанной в плановом расчете на 0,05 км.

Затраты нормо-часов за 1 будний день маршрутов полуэкспресса составят **76,02 часов**, что больше планового расчета на 0,02 часа.

Общий пробег в будние дни составит  $1442,42 \times 247$  дней (количество будних дней за период) = **356285,15 км**, что меньше планового расчета на 1436,25 км (количество будних дней по расчету 248, а фактически 247).

Затраты нормо-часов за будние дни маршрутов полуэкспресса составят  $76,02 \times 247 =$  **18776,94 часов**, что меньше планового расчета на 71,06 час.

Протяженность маршрутов полуэкспресса на 1 выходной день составит **730,75 км**, что больше суммы указанной в плановом расчете на 0,05 км.

Затраты нормо-часов за 1 выходной день маршрутов полуэкспресса составят **40,8 часов**, что меньше планового расчета на 0,02 часа.

Общий пробег в выходные дни составит  $730,75 \times 118$  дней = **86228,5 км**, что больше планового расчета на 733,7 км.

Затраты нормо-часов за выходные дни составят  $40,8 \times 118 =$  **4776,64 часов**, что больше планового расчета на 41,04 часа.

Нулевой пробег в будние дни  $23,7 \text{ км} \times 247$  дней = **5853,9 км**.

Нулевой пробег в выходные дни  $34,2 \text{ км} \times 118$  дней = **4035,6 км**.

Общий пробег по маршрутам полуэкспресса за год  $356285,15+86228,5+5853,9+4035,6 =$  **452403,2 км**.

Километраж по маршрутам, выходящим за территорию Рославльского городского поселения должен быть увеличен на:

- По маршруту №110 на  $(15,7-9,53) \times 2 + (12,45-9,53) \times 2 = 18,12$  км в день. За год  $18,12 \times 365 = \mathbf{6613,8}$  км.
- По маршруту №111 ежедневно предусмотрено 10,5 рейсов, а в расчете предусмотрено 10, следовательно, увеличение за день составит 1,15 км. За год  $1,15 \times 365 = \mathbf{419,75}$  км.
- По маршруту №111 при движении с ЗТА в будние дни предусмотрено 3 рейса, а в расчете предусмотрено 2, следовательно, увеличение за день составит 2,3 км. За год  $2,3 \times 247 = \mathbf{568,1}$  км.

**Общее увеличение километража  $6613,8+419,75+568,1= 7601,55$  км.**

Затраты нормо-часов должны быть увеличены на:

- По маршруту 110 на  $(1-0,48) \times 2 \times 2 = 2,08$  часа в день. За год  $2,08 \times 365 = \mathbf{759,2}$  часа.
- По маршруту №111 ежедневно предусмотрено 10,5 рейсов, а в расчете предусмотрено 10, следовательно, увеличение за день составит 0,01 часа. За год  $0,01 \times 365 = \mathbf{3,65}$  часа.
- По маршруту №111 при движении с ЗТА в будние дни предусмотрено 3 рейса, а в расчете предусмотрено 2, следовательно, увеличение за день составит 0,08 часа. За год  $0,08 \times 247 = \mathbf{19,76}$  часов.

**Общее увеличение нормо-часов  $759,2+3,65+19,76= 782,61$  часа.**

Километраж по маршрутам, выходящим за территорию Рославльского городского поселения, составляет  $55854 + 7601,55 + (228,3 \times 247 + 218,7 \times 118) : 51,7 \times 48,3 = 55854 + 7601,55 + 77520,94 = \mathbf{140976,5}$  км, из которых общий километраж должен быть увеличен.

Общий километраж  $741961,7 + 452403,2 - 55854 - 7601,55 = \mathbf{1130909}$  км.

Километраж для распределения расходов  $1194364,9 + 77520,94 = \mathbf{1271886}$  км.

Доля приходящаяся на пригородные маршруты  $140967,5 : 1271886 \times 100\% = \mathbf{11,08\%}$

Сумма нормо-часов, которую следует вычесть из расчета  $782,61 + 2629,7 = \mathbf{3412,31}$  часов.

Общее количество нормо-часов:

$14326,8 + 15656,56 + 7925,73 + 6892,44 + 18776,94 + 4776,64 - 3412,31 = \mathbf{64942,8}$  часов

Справочно:

Километраж по исключенным маршрутам  $\mathbf{84831,7}$  км.

Общий километраж с учетом исключенных маршрутов  $1130909 + 84831,7 = \mathbf{1215741}$  км.

Километраж для распределения расходов с учетом исключенных маршрутов  $1215741 + 77520,94 = \mathbf{1293262}$  км.

Доля приходящаяся на пригородные маршруты с учетом исключенных маршрутов  $140967,5 : 1293262 \times 100\% = \mathbf{10,9\%}$ .

Затраты нормо-часов по исключенным маршрутам  $\mathbf{1370,67}$  часов.

Общие затраты нормо-часов с учетом исключенных маршрутов  
 $64942,8+1370,67=$  **66313,47 часов.**

**Далее расчет, с учетом показателей исключаемых из расчета, будет проводиться в скобках.**

Километраж по автобусам находящимся в резерве (километраж делится пропорционально между городскими и пригородными перевозками)  $3650 \text{ км} \times (100-11,08)\% =$  **3245,58 км** ( $3650 \times (100-10,9)\%= 3252,15 \text{ км}$ ).

Затраты нормо-часов по автобусам находящимся в резерве  $5110 \times (100-11,08)\% =$  **4543,81 часа** ( $5110 \times (100-10,9)\%=4553,01 \text{ часа}$ ).

Затраты на подготовительно заключительное время (распределяются пропорционально между городскими и пригородными перевозками)  $2238,7 \times (100-11,08)\% =$  **1990,65 часов** ( $2238,7 \times (100-10,9)\%= 1994,68$ ).

Годовой километраж  $1130909+3245,58=$  **1134154,58 км** ( $1215741+3252,15= 1218993,15$ )

Годовые затраты времени (поскольку время нахождения в резерве фактически является простым оно должно оплачиваться в размере 2/3 среднего заработка и не учитываться при определении годового фонда рабочего времени)  $64942,8+1990,65=$  **66933,45 часа** ( $66313,47+1994,68=68308,15 \text{ часов}$ ).

Численность водителей  $66933,45 : 1808,6 =$  **37 человек** ( $68308,15 : 1808,6 = 37,8$ ).

Количество ставок для резерва 2,5 (во всех вариантах расчета).

### 3.2 Расчет оплаты труда основных работников.

Поскольку количество работников не соответствует представленному расчету, а так же, поскольку в расчете не указан порядок распределения работников по различным автобусам и видам перевозок, согласно расчета, определена доля, приходящаяся на каждый вид автобусов и перевозок:

- Доля водителей автобусов большой вместимости  $13 : 48 = 0,27$ - количество ставок для расчета оплаты труда (поскольку количество ставок используется для определения фонда оплаты труда количество ставок округляться не должно)  $0,27 \times 37 = 9,99$  ( $0,27 \times 37,8 = 10,21$ ).
- Доля водителей автобусов средней вместимости  $19:48 = 0,4$ - количество ставок для расчета оплаты труда  $0,4 \times 37 = 14,8$  ( $0,4 \times 37,8 = 15,12$ ).
- Доля водителей полуэкспрессов  $16 : 48 = 0,33$ - количество ставок для расчета оплаты труда  $0,33 \times 37 = 12,21$  ( $0,33 \times 37,8 = 12,47$ ).

Поскольку в расчете отсутствует указание на то, водители каких автобусов находятся в резерве, следовательно, оплата труда для водителей находящихся в резерве составит:

$11676096 \text{ руб.}$  (общий фонд оплаты труда водителей из расчета) : 48 (количество ставок водителей в расчете) : 3 x 2 x 2,5 (количество ставок) = 405420 рублей.

Заработная плата водителей составит:

- Заработная плата водителей автобусов большой вместимости  $126,62 \times 1973 \times 9,99 =$  **2495714,39 рублей** ( $126,62 \times 1973 \times 10,21 = 2549675,78$ ).
- Заработная плата водителей автобусов средней вместимости  $115,84 \times 1973 \times 14,8 =$  **3382574,34 рубля** ( $115,84 \times 1973 \times 15,12 = 3777297,45$ ).

- Заработная плата водителей полуэспрессов  $129,47 \times 1973 \times 12,21 =$   
**3118975,03 рублей** ( $129,47 \times 1973 \times 12,47 = 3186412,32$ ).

Общий годовой фонд оплаты труда водителей  $2495714,39 + 3382574,34 + 3118975,03 + 405420 =$   
**9402683,76 рубля** ( $2549675,78 + 3777297,45 + 3186412,32 + 405420 = 9918805,55$ ).

Заработная плата кондукторов. Поскольку документов обосновывающих необходимость пребывания кондукторов в «резерве» не представлено, оплата труда кондуктора пребывающего в резерве в расчете не учитывается.

Заработная плата кондукторов по категориям:

- Заработная плата кондукторов городских маршрутов  $51,84 \times 1973 \times (9,99+14,8) =$   
**2539384,47 рубля** ( $51,84 \times 1973 \times (10,21+15,12) = 2590351,38$ ).
- Заработная плата кондукторов полуэкспрессов  $55,96 \times 1973 \times 12,21 =$   
**1348094,87 рубля** ( $55,96 \times 1973 \times 12,47 = 1377242,86$ ).

Итого заработная плата кондукторов  $2539384,47 + 1348094,87 =$   
**3887379,34 рубля** ( $2590351,38 + 1377242,86 = 3967594,24$ ).

Справочно:

Поскольку замена работников на время обеда не обоснованна предоставленными нормативными документами, такая доплата исключена из основного расчета.

Она составляет 5040995 рублей (фонд оплаты труда кондукторов) :  $48 \times 6,5 + 11676096 : 48 \times 6,5 = 2263772,74$  рубля.

Оплата труда основных работников  $3887379,34 + 9402683,76 =$   
**13290057,1 рублей** ( $3967594,24 + 2263772,74 + 9918805,55 = 16150172,5$ ).

Справочно:

Поскольку документы подтверждающие обязательство по увеличению заработной платы не представлены, повышение заработной платы на 10 % не учитывалось. Оплата труда с повышением составит  $16\ 150\ 172,5 \times 1,1 = 17765189,78$  рублей.

3.3 Начисления на оплату труда основных производственных работников  $13290057,1 \times 30,8\% =$   
**4093337,59 рублей** ( $17765189,78 \times 30,8\% = 5471678,45$ ).

3.4 Затраты на топливо.

Доля километража приходящегося на летнее топливо  $788611 : (788611 + 395928) =$   
0,67.

Доля километража приходящегося на зимнее топливо  $395928 : (788611 + 395928) =$   
0,33.

Километраж на летнем топливе  $1134154,58 \times 0,67 = 759883,57$  ( $1218993,15 \times 0,67 = 816725,41$ ), на 100 километров 7598,84 (8167,25).

Километраж на зимнем топливе  $1134154,58 \times 0,33 = 374321,01$  ( $1218993,15 \times 0,33 = 402267,74$ ), на 100 километров 3743,21 (4022,68).

Затраты на летнее топливо  $24,4 \times 32,7 \times 7598,84 =$   
**6062962,46 рубля** ( $24,4 \times 32,7 \times 8167,25 = 6516485,43$ ).



Затраты на зимнее топливо  $24,4 \times 34,34 \times 3743,21 = 3136420,69$  рубля ( $24,4 \times 34,34 \times 4022,68 = 3370587,48$ )

Итого затраты на топливо  $6062962,46 + 3136420,69 = 9199383,15$  рублей ( $6516485,43 + 3370587,48 = 9887072,91$ ).

3.5 Затраты на смазочные материалы  $9199385,15 \times 0,05 = 459969,10$  рублей ( $9887072,91 \times 0,05 = 494353,65$ ).

3.6 Затраты по шинам.

Расчетный километраж по автобусам большой вместимости  $1134154,58 \times 27,5\% = 311892,51$  км ( $1218993,15 \times 27,5\% = 335223,12$ ).

Расчетный километраж по автобусам средней вместимости  $1134154,58 \times 72,5\% = 822262,07$  км ( $1218993,15 \times 72,5\% = 883770,03$ ).

Затраты по шинам автобусов большой вместимости  $311892,51 : 80000 \times 6 \times 11450 = 267837,69$  рублей ( $335223,12 : 80000 \times 6 \times 11450 = 287872,85$ ).

Затраты по шинам автобусов средней вместимости  $822262,07 : 80000 \times 6 \times 5380 = 331782,75$  рублей ( $883770,03 : 80000 \times 6 \times 5380 = 356601,21$ ).

Итого затраты на шины  $267837,69 + 331782,75 = 599620,44$  рублей ( $287872,85 + 356601,21 = 644474,06$ ).

3.7 Амортизация уменьшается на величину, приходящуюся на пригородные перевозки  $2439910 - 2439910 \times 11,08\% = 2169567,97$  рублей ( $2439910 - 2439910 \times 10,9\% = 2173959,81$ ).

3.8 Расходы на техническое обслуживание и ремонт.

В соответствии с порядком расчета показателей планового расчета, нормативы затрат по вышеназванным расходам определяются **только** в соответствии с нормами затрат по Приказу Минавтотранса РСФСР №60-ц от 30.08.1986 г. Указанные нормативы не содержали таких видов затрат как начисление на заработную плату, индексация затрат предусмотрена применением соответствующего индекса, а не путем процентного увеличения общей суммы.

Были исправлены следующие несоответствия:

- Норматив по заработной плате Автобуса Икарус -260 (взятого за основу для расчета затрат по автобусам большой вместимости) составляет 19 рублей 12 копеек а не 19 рублей 13 копеек (указано в расчете).
- Норматив на запасные части и материалы Автобуса Паз-3201 (взятого за основу для расчета затрат по автобусам средней вместимости) составляет 9 рублей, а не 9,2 рублей (указано в расчете).

Затраты по автобусам большой вместимости:

Зарплата  $19,12 \times 92,60 \times 311,893 = 552210,30$  рублей ( $19,12 \times 92,6 \times 335,223 = 593516,34$ ).

Затраты на материалы  $45,4 \times 103,2 \times 311,893 = 1458757,25$  рублей ( $45,4 \times 103,2 \times 335,223 = 1567874,18$ ).

Итого расходов по автобусам большой вместимости  $552210,3 + 1458757,25 = 2010967,55$  рублей ( $593516,34 + 1567874,18 = 2160390,52$ ).

Затраты по автобусам средней вместимости:

Зарплата  $15,85 \times 92,60 \times 822,262 = 1206842,16$  рубля ( $15,85 \times 92,6 \times 883,770 = 1294662,95$ ).

Затраты на материалы  $9 \times 103,2 \times 822,262 = 762384,88$  рубля ( $9 \times 103,2 \times 883,770 = 819413,87$ ).

Итого расходов по автобусам большой вместимости  $552210,3 + 1458757,25 = 2010967,55$  рублей ( $593516,34 + 1567874,18 = 2160390,52$ ).

Итого расходов по автобусам средней вместимости  $1206842,16 + 762384,88 = 1969270,04$  рублей ( $1294662,95 + 819413,87 = 2114076,82$ ).

Всего затрат  $2010967,55 + 1969270,04 = 3980237,59$  рублей ( $2160390,52 + 2114076,82 = 4274467,34$ ).

### 3.9 Общехозяйственные (накладные) расходы.

Поскольку маршруты перевозок, учитываемые в расчете, частично выходят за территорию Рославльского городского поселения вышеобозначенные расходы необходимо уменьшить.

Общехозяйственные расходы  $13533695 \times (100 - 11,08)\% = 12051945,6$  рублей ( $13533695 \times (100 - 10,9)\% = 12058522,25$ ).

3.10 Страхование по ОСАГО также должно быть уменьшено на долю пригородных перевозок  $225024 \times (100 - 11,08)\% = 226764,34$  рубля ( $225024 \times (100 - 10,9)\% = 227226,38$ ).

Итого  $13290057,1 + 4093337,59 + 9199383,15 + 459969,10 + 599620,44 + 2169567,97 + 3980237,59 + 12051945,6 + 226764,34 + 448131$  (страхование ответственности перевозчика) = **46519013,9 рублей** ( $17765189,78 + 5471678,45 + 9887072,91 + 494353,65 + 644474,06 + 2173959,81 + 4274467,34 + 12058522,25 + 227226,38 + 448131 = 53445075,63$ ).

Данный показатель превышает затраты указанные в плановом расчете на  $56660734 - 46519013,9 = 10141720,1$  рублей, из которых  $56660734 - 53445075,63 = 3215658,37$  вызваны неправильным распределением расходов.

## 4. Несоответствие расчета доходов.

4.1 Количество пассажиров перевезенных за 9 месяцев 2016 года по разовым билетам (указано в пояснительной записке) составило 1531366 человека. Расчет за год  $1531366 : 9 \times 12 = 2041821$  человек. Выручка  $2041821 \times 17 = 34\ 710\ 957$  рублей.

4.2 Количество месячных проездных билетов за 9 месяцев 2016 года (указано в пояснительной записке) - 2141. Расчет за год  $2141 : 9 \times 12 = 2855$  билетов. Выручка  $2855 \times 750$  (при такой цене приобретения проездного билета целесообразно, если человек осуществляет 45 и более поездок в месяц) = **2414250 рублей**.

4.3 Количество школьных месячных проездных билетов за 9 месяцев 2016 года (указано в пояснительной записке) - 3532. Расчет за год  $3532 : 9 \times 12 = 4709$  билетов. Выручка  $4709 \times 242$  (при такой цене приобретения проездного билета

целесообразно, если школьник осуществляет 15 и более поездок в месяц) = **1139578 рублей.**

4.4 Количество льготных проездных билетов за 9 месяцев 2016 года (указано в пояснительной записке) 8771. Расчет за год  $8771 : 9 \times 12 = 11695$  билетов. Сумма компенсации  $2702000 : 9 \times 12 = 3600000$  рублей. Выручка  $11695 \times 350 + 3600000 = 7693250$  рублей.

4.5 Сумма субсидии Рославльского городского поселения **8933000 рублей.**

Итого доход  $34710957 + 2414250 + 1139578 + 7693250 + 8933000 = 54891035$  рублей.

4.6 Расчет стоимости на 1 поездку.

- Количество поездок по разовым проездным билетам 2041851.
- Количество поездок по месячному проездному билету. Согласно Приказу Росстата от 18.08.2015 N 378 "Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта" (далее приказу Росстата № 387) расчетное количество поездок в расчете на 1 проездной составляет 60 поездок. Количество поездок по месячному проездному билету  $2141 \times 60 = 128460$ .
- Количество поездок по школьному именному месячному проездному билету. Согласно приказу Росстата №387 расчетное количество поездок по вышеназванному билету составляет 30. Количество поездок по школьному именному месячному проездному билету  $4709 \times 30 = 141270$ .
- Количество поездок по льготным месячным проездным билетам. Согласно приказу Росстата №387 расчетное количество поездок по вышеназванному билету составляет 50 суммарно в городском и пригородном сообщении. Количество поездок по льготным месячным проездным билетам  $11695 \times 50 \times 89 \%$  (доля перевозок по территории Рославльского городского поселения) = 520428 .

Итого поездок:  $2041851 + 128460 + 141270 + 520428 = 2832009$ .

Выручка получаемая с 1 поездки с учетом получаемых субсидий и компенсаций за 2016 год составляет  $54891035 : 2832009 = 19,38$  рублей. При цене билета 17 рублей дополнительный доход составляет **2 рубля 38 копеек** с 1 поездки.

## **5. Сравнение затрат с выручкой.**

Сумма доходов за 2016 год 54 891 035 рублей, больше суммы затрат определенной Контрольно-ревизионной комиссией на **8 372 021 рубль** (1445959,37).

Учитывая такое превышение, а так же тот факт, что стоимость проезда на муниципальных маршрутах Рославльского городского поселения (17 рублей) на 2016 год превышала аналогичную стоимость проезда в г. Смоленске (16 рублей) на 1 рубль повышение тарифов нецелесообразно.

**Заключительные положения:**

**Рекомендовать Совету депутатов не принимать решение «Об установлении тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом» в представленной редакции.**

Председатель  
Контрольно-ревизионной  
комиссии

В.Л.Антошкин