



УДК 347,795.4 (0,76).

**ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРСКОГО  
ТРАНСПОРТА ПО МАРШРУТУ №9 Г. БИШКЕК****РАИМБЕКОВ К.Б., АБАКИРОВ С.А.**[izvestiya@ktu.aknet.kg](mailto:izvestiya@ktu.aknet.kg)

*Основная цель статьи - определение себестоимости пассажирских перевозок по г. Бишкек.*

Себестоимость автомобильных перевозок представляет собой затраты предприятия в денежном выражении на выполнение единицы транспортной работы и определенный период времени на эксплуатацию автомобильного парка, на выполненную за этот период транспортную работу. Транспортная работа исчисляется в зависимости от вида перевозок в ткм, пасс-км. Себестоимость перевозок определяется по формуле:

$$C \equiv \frac{\sum S}{\sum P}$$

Себестоимость определяется для автобуса китайского производства.

Затраты на эксплуатацию подвижного состава подразделяются на переменные и постоянные. К переменным затратам относятся: затраты на топливо, смазочные материалы, на восстановление износа и ремонт шин, на техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, амортизационные отчисления на полное восстановление и капитальный ремонт. К постоянным расходам относятся затраты на заработную плату водителей, накладные расходы. Переменные затраты определяются умножением нормативных затрат на 1 км пробега на годовой пробег автомобилей.

Нормативные затраты на топливо на 1 км, сом/км, определяются по формуле:

$$C_m = q \cdot C_l,$$

где  $q$  – нормативный расход топлива на 1 км, л;

$$q = 1,05 \cdot \frac{H_{км}}{100};$$

где  $H_{км}$  – норма расхода топлива на 100 л. пробега, л.

1,05 – коэффициент, учитывающий увеличение расхода топлива в зимних условиях эксплуатации и внутригаражные нужды.

Нормативные затраты на смазочные материалы, сом/км, определяются по формуле:

$$C_{см} = q \cdot \left( \frac{H_m}{100} \cdot C_m + \frac{H_{тр}}{100} \cdot C_{тр} + \frac{H_k}{100} \cdot C_k \right),$$

где  $H_m$  – норма расхода моторного масла на 100 л. расхода топлива, л;

$H_{тр}$  – норма расхода трансмиссионного масла на 100 л. расхода топлива, л;

$H_k$  – норма расхода консистентной смазки на 100 л. расхода топлива, кг;

$C_m, C_{тр}, C_k$  – цена 1 л. моторного масла, трансмиссионного масла и 1 кг. консистентной смазки, сом.

Затраты на восстановление износа и ремонта шин на 1 км. пробега, сом/км, определяются по формуле:

$$\tilde{N}_\emptyset = \frac{I_\emptyset \cdot \ddot{O}_\emptyset \cdot \hat{E}_a}{100 \cdot 100},$$

где  $H_{ш}$  – норма затрат на 1000 км. пробега, %;

$C_{ш}$  – цена одного комплекта шин, сом;

$K_a$  – количество колес (без учета запасного) на автомобиле.

Затраты на техническое обслуживание и эксплуатационные ремонты автомобилей на 1 км. пробега, сом/км, определяется по формуле:

$$C_{то, тр} = \frac{H_{то, тр}}{1000},$$

где  $H_{то, тр}$  – норма затрат на техническое обслуживание и эксплуатационные работы автомобиля на 1000 км. пробега, сом.

Амортизационные отчисления на полное восстановление подвижного состава на 1 км. пробега.



По группам автомобилей, для которых нормы амортизационных отчислений на полное восстановление установлены в зависимости от пробега, расходы по амортизации на полное восстановление на 1 км. сом/км, определяются по формуле:

$$C_{ав} = \frac{H_b \cdot Ц_a}{100 \cdot 1000},$$

где  $H_b$  – норма амортизационных отчислений на полное восстановление автомобиля, автобуса на 1000 км. пробега, %;

$Ц_a$  – стоимость соответственно автомобиля или автобуса, сом.

Постоянные затраты.

Они определяются умножением автомобиле – часов работы  $AЧ$ , на затраты по заработной плате и накладным расходам, приходящимся на 1 час работы.

Затраты по заработной плате водителей, приходящиеся на 1 час, складываются из основной заработной платы  $Z_{осн}$ , куда входят зарплата по тарифу  $Z_t$ , надбавки за классность  $Z_{кл}$ , премии из фонда заработной платы  $Z_{пр}$ , доплат за экспедирование  $Z_{эксп}$ , дополнительной заработной платы  $Z_{доп}$ , сом/час.

$$C_{зп} = Z_t + Z_{кл} + Z_{пр} + Z_{эксп} + Z_{доп}.$$

Затраты по заработной плате определяются по формуле:

$$C_{звод} = Z_t + Z_{кл} + Z_{пр} + Z_{доп}.$$

Для водителей автобусов заработная плата по тарифу равна часовой тарифной ставке (сом/ч.):

$$Z_t = C_ч,$$

где  $C_ч$  – часовая тарифная ставка, сом/ч.

Для водителей автобусов надбавка за классность, сом/ч, определяется по формуле:

$$Z_{кл} = C_ч \cdot 0,15N_1$$

Премия для водителей автобусов определяется по формуле:

$$Z_{пр} = Z_t \frac{P_{пр}}{100},$$

где  $P_{пр}$  – процент премии (принимается 50-100% для водителей автобусов).

Дополнительная заработная плата определяется по формуле:

$$Z_{доп} = (Z_t + Z_{кл} + Z_{пр} + Z_{эксп}) \frac{P_{доп}}{100},$$

где  $P_{доп}$  – процент дополнительной заработной платы (принимается 9-10% к основной или расчетной).

Начисление на социальное страхование определяется по формуле:

$$Z_{соц} = (Z_t + Z_{кл} + Z_{пр} + Z_{эксп} + Z_{доп}) \frac{26}{100},$$
 где 26 – процент начислений по социальному

страхованию на заработную плату.

Накладные расходы (сом/ч.) определяются сметой издержек производства.

Для упрощения расчетов среднечасовых накладных расходов на один автомобиль можно воспользоваться нормативами расходов на один автомобиль, сложившимися в практике деятельности автотранспортных предприятий.

Среднечасовые накладные расходы на один автобус, сом/ч., определяются по формуле:

где  $N_{нр}$  – норматив накладных расходов на 1 автомобиль, сом;

$$C_{нр} = \frac{1695 \cdot 12}{61320} = 0,32 \text{ сом.}$$

Затраты на заработную плату руководителей, специалистов и служащих определяют:

$$C_{зупр} = \frac{\Phi}{AЧэ}$$

По ремонтам и вспомогательным рабочим определяют часовую зарплату исходя из оклада;

По ремонтным вспомогательным рабочим определяют часовую зарплату исходя из оклада.

Данные для определения себестоимости пассажирских перевозок по маршруту №9 получены от ПАТП №1 г. Бишкек.

Общая себестоимость перевозки пассажиров по маршруту №9 г. Бишкек определялась как сумма вышеуказанных составляющих, 0,96 сом/пасс/км.



## Литература

1. Гудков В.В., Миротин Л.Б. Пассажирские перевозки. - М.: Транспорт, 2004