



ГОСУДАРСТВЕННАЯ  
РЕГИСТРАЦИЯ

№

668

ОТ

17.04.2025

**Управление по государственному регулированию цен (тарифов)  
Ненецкого автономного округа**

**ПРИКАЗ**

от 17 апреля 2025 г. № 9  
г. Нарьян-Мар

**Об утверждении методических рекомендаций  
определения экономически обоснованной  
стоимости одного летного часа воздушного судна  
при предоставлении услуг по перевозке  
пассажиров и багажа воздушным транспортом  
в межмуниципальном и межрегиональном  
сообщении на территории  
Ненецкого автономного округа**

В целях определения экономически обоснованных расходов на услуги по перевозке пассажиров и багажа воздушным транспортом в межмуниципальном и межрегиональном сообщении на территории Ненецкого автономного округа, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить методические рекомендации определения экономически обоснованной стоимости одного летного часа воздушного судна при предоставлении услуг по перевозке пассажиров и багажа воздушным транспортом в межмуниципальном и межрегиональном сообщении на территории Ненецкого автономного округа согласно Приложению.

2. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Начальник Управления  
по государственному  
регулированию цен (тарифов)  
Ненецкого автономного округа



С.А. Андриянов

Приложение  
к приказу Управления  
по государственному  
регулированию цен (тарифов)  
Ненецкого автономного округа  
от 17.04.2025 № 9  
«Об утверждении методических  
рекомендаций определения экономически  
обоснованной стоимости одного летного  
часа воздушного судна  
при предоставлении услуг по перевозке  
пассажиров и багажа воздушным  
транспортом в межмуниципальном  
и межрегиональном сообщении  
на территории Ненецкого  
автономного округа»

**Методические рекомендации  
определения экономически обоснованной стоимости  
одного летного часа воздушного судна, при предоставлении  
услуг по перевозке пассажиров и багажа воздушным  
транспортом в межмуниципальном и межрегиональном  
сообщении на территории Ненецкого автономного округа**

**Раздел I  
Общие положения**

1. Целью настоящих методических рекомендаций определения экономически обоснованной стоимости одного летного часа воздушного судна при предоставлении услуг по перевозке пассажиров и багажа воздушным транспортом в межмуниципальном и межрегиональном сообщении на территории Ненецкого автономного округа (далее – Методические рекомендации) является реализация единого методического подхода к формированию себестоимости летного часа воздушного судна, выполняющего перевозку пассажиров и багажа на территории Ненецкого автономного округа по утвержденному на соответствующий период расписанию движения воздушных судов с целью реализации порядка возмещения недополученных доходов организациям воздушного транспорта при осуществлении перевозок пассажиров и багажа воздушным транспортом по регулируемым и специальным тарифам.

2. Основными задачами введения данных Методических рекомендаций являются:

установление единого механизма формирования затрат при расчете экономически обоснованной стоимости одного летного часа воздушного судна;

защита экономических интересов Ненецкого автономного округа от необоснованного увеличения размера субсидий из окружного бюджета в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров и багажа воздушным транспортом.

### 3. Понятия, используемые в настоящих Методических рекомендациях:

авиаперевозчик, предприятие, авиапредприятие – юридическое лицо (за исключением государственного (муниципального) учреждения) или индивидуальный предприниматель, осуществляющие перевозку пассажиров и багажа воздушным транспортом в межмуниципальном сообщении на территории Ненецкого автономного округа или в межрегиональном сообщении с территории Ненецкого автономного округа и обратно;

межмуниципальное сообщение – перевозка пассажиров и багажа воздушным транспортом между населенными пунктами в границах территории Ненецкого автономного округа по маршрутам воздушных перевозок;

межрегиональное сообщение – перевозка пассажиров и багажа воздушным транспортом из населенных пунктов с территории Архангельской области или Республики Коми в населенные пункты территории Ненецкого автономного округа и обратно по маршрутам воздушных перевозок;

маршрут воздушных перевозок – воздушная перевозка между двумя или более населенными пунктами в соответствии с утвержденным расписанием воздушных судов;

участок маршрута – воздушная перевозка между двумя населенными пунктами, входящая в состав маршрута воздушных перевозок;

рейс, авиарейс – передвижение воздушного судна по определенному расписанием маршруту;

тип воздушного судна (ВС) – самолет Ан2, вертолеты МИ-8, МИ-8Т, МИ-8МТВ, МИ-8АМТ;

налет часов – часы, затраченные непосредственно для выполнения рейсов по регулярным маршрутам воздушных перевозок;

регулируемая деятельность – перевозка пассажиров и багажа воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях,

истекший период регулирования – отчетный финансовый год;

расчетный период регулирования – плановый период регулирования.

### 4. Перевозчики обязаны вести:

1) отдельный учет доходов в разрезе:

регионов, в которых осуществляют деятельность;

регулируемых и нерегулируемых видов деятельности;

типов воздушных судов;

количества пассажиров и сверхнормативного багажа, перевезенных по регулируемым тарифам, а также грузов на рейсе, субсидируемом из бюджета Ненецкого автономного округа;

2) отдельный учет расходов в разрезе:

регионов, в которых осуществляют деятельность;

регулируемых и нерегулируемых видов деятельности;

типов воздушных судов.

Раздел II

**Основные требования к документам,  
предоставляемым для проведения экспертизы  
расчета экономически обоснованной  
стоимости одного летного часа авиаперевозчиком**

5. В срок до 1 мая года, предшествующего расчетному периоду регулирования, авиаперевозчик представляет в исполнительный орган Ненецкого автономного округа, осуществляющий функции по государственному регулированию цен и тарифов на территории Ненецкого автономного округа (далее – орган регулирования) предложение об экономически обоснованной стоимости летного часа воздушных судов на расчетный период с приложением обосновывающих материалов и документов.

6. В состав предложения об экономически обоснованной стоимости летного часа воздушных судов на расчетный период входят следующие обосновывающие материалы и документы:

1) расчет расходов, включаемых в себестоимость летного часа, с приложением экономического обоснования исходных данных согласно Приложению 1 к настоящим Методическим рекомендациям и таблицы с расшифровкой расходов по основным статьям затрат (Приложения 2-10 к настоящим Методическим рекомендациям). Расчет предоставляется в формате Excel;

2) копия учетной политики предприятия, предусматривающая отдельный учет затрат в разрезе межмуниципального и межрегионального сообщения, по типам воздушных судов, используемых при осуществлении рейсов;

3) копия согласованного Департаментом строительства, жилищно-коммунального хозяйства и транспорта Ненецкого автономного округа расписания движения воздушных судов за предыдущий год и на текущий год с указанием типа ВС, месяца и даты вылета;

4) летно-технические характеристики ВС;

5) копии приказов об утверждении аэропортовых тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов, применяемых на маршрутах воздушных перевозок, в соответствии с утвержденным расписанием воздушных судов;

6) копии статистической отчетности о финансовой и производственной деятельности предприятия, в том числе отчет по форме № 67-ГА (фин.) «Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта», отчет по форме № 32-ГА «Сведения о парке воздушных судов»;

7) регистры бухгалтерского учета по типам воздушных судов, осуществляющих перевозки на территории Ненецкого автономного округа, в разрезе статей затрат, включаемых в себестоимость авиационных перевозок в формате Excel;

8) копии бухгалтерской и статистической отчетности за предыдущий период и на последнюю отчетную дату;

9) копии документов, подтверждающих стоимость авиационного топлива в местах заправки и дозаправки;

10) копии документов, подтверждающие действующие цены на авиационное топливо, смазочные материалы, приобретенные по результатам торгов (договоры, контракты);

11) данные о стоимости аренды ВС, двигателей, агрегатов и комплектующих;

12) копии договоров страхования;

13) штатное расписание с отражением сведений о заработной плате летного состава, инженерно-технического, административно-управленческого и прочего наземного персонала;

14) копия коллективного договора предприятия и приложения к нему, содержащие: установленные разряды и коэффициенты по оплате труда для различных категорий работников, сдельные расценки, применяемые доплаты, ставки начислений на заработную плату, размеры компенсации расходов на питание в дни полетов.

7. По инициативе перевозчика помимо указанных в пункте 6 настоящих Методических рекомендаций материалов, могут быть представлены иные документы и материалы, которые, по его мнению, имеют существенное значение для расчета экономически обоснованной стоимости летного часа воздушных судов.

8. В случае если в ходе анализа представленных перевозчиком предложений об экономически обоснованной стоимости летного часа воздушных судов возникнет необходимость уточнения предложения, орган регулирования запрашивает дополнительные сведения, в том числе подтверждающие фактически понесенные перевозчиком расходы в предыдущем периоде регулирования.

9. Орган регулирования до 1 августа проводит анализ представленных авиаперевозчиком материалов, результаты которого отражаются в аналитическом заключении.

10. Аналитическое заключение органа регулирования помимо общих мотивированных выводов должно содержать расчет расходов по статьям затрат в соответствии с настоящими Методическими рекомендациями.

11. Результаты анализа органа регулирования об экономически обоснованной стоимости летного часа воздушных судов направляются в адрес авиаперевозчика.

12. В случае если доходы от регулируемого вида деятельности за истекший период регулирования превысили фактические расходы в экономически обоснованном размере, то сумма излишне полученных доходов исключается из экономически обоснованных расходов на расчетный период регулирования.

13. В случае если перевозчик в течение истекшего периода регулирования понес экономически обоснованные прямые расходы, непосредственно связанные с выполнением рейсов и не учтенные органом регулирования, то такие расходы учитываются органом регулирования при установлении стоимости летного часа перевозчика на расчетный период регулирования. За истекший период регулирования общехозяйственные и общепроизводственные расходы принимаются не выше планового уровня.

14. В случае непредставления авиаперевозчиком в орган регулирования обосновывающих материалов, или представления их не в полном объеме орган регулирования определяет размер экономически обоснованной стоимости летного часа методом индексации ранее утвержденного размера на общий индекс потребительских цен (в среднем за год), публикуемый Министерством экономического развития Российской Федерации на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на соответствующий период.

### Раздел III

## **Формирование себестоимости летного часа ВС**

### **1. Определение объемов воздушных перевозок**

15. Определение объемов (количество рейсов, время на рейс, фактический налет часов) воздушных перевозок на территории Ненецкого автономного округа осуществляется авиаперевозчиком на основании расписания движения воздушных судов по маршрутам (далее – расписание), согласованного с Департаментом строительства, жилищно-коммунального хозяйства, энергетики и транспорта Ненецкого автономного округа (далее – Департамент).

16. Для проведения анализа фактической себестоимости рейсов ВС объемы авиационных перевозок определяются на основании отчета о фактически осуществленных перевозках нарастающим итогом за предыдущий год (Приложение 3 к настоящим Методическим рекомендациям).

17. Для определения прогнозной себестоимости рейсов ВС объемы авиационных перевозок определяются на основании планируемых показателей осуществления перевозок нарастающим итогом в текущем году и в планируемом году (Приложения 4 и 5 к настоящим Методическим рекомендациям).

### **2. Прямые затраты, непосредственно связанные с выполнением рейсов**

18. Расходы по основным видам работ воздушного транспорта на выполнение запланированных объемов производства определяются в соответствии со статьями затрат, определенных отчетом (форма 67-ГА). По отдельным видам затрат, которые в соответствии с вышеуказанным отчетом относятся к прочим производственным и общехозяйственным расходам, расходы определяются в соответствии с учетной политикой авиаперевозчика.

#### **2.1. Расходы на оплату труда летного состава**

19. Расходы на оплату труда определяются в зависимости от наличия исходных материалов 2 методами:

1) расчет затрат на оплату труда летного состава, включаемого в себестоимость рейса, производится путем выборки из отчетных данных (регистры бухгалтерского учета, форма 67-ГА) за предшествующий год расходов по заработной плате летного состава соответствующего типа ВС и деления на налет часов рассматриваемого типа ВС за этот же период.

Плановые расходы по оплате труда на 1 летный час определяются на основании фактических расходов по оплате труда на 1 летный час за предшествующий год, с учетом индексации, утвержденной авиаперевозчиком на плановый период, но не выше темпа роста среднемесячной начисленной заработной платы работников организаций, утвержденного прогнозом Министерства экономического развития Российской Федерации на соответствующий календарный год. Полученные затраты на оплату труда летного состава на 1 летный час умножаются на плановый налет часов;

2) расчет исходя из плановых начислений по заработной плате летного состава, которые состоят из повременной и сдельной частей.

При расчете повременной заработной платы учитываются оклады членов экипажей, надбавки за класс квалификации, доплата за работу с вредными условиями труда, выплаты по районному коэффициенту и процентная надбавка за работу в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, процентная надбавка за выслугу лет в системе гражданской авиации, другие компенсирующие и стимулирующие выплаты, установленные коллективным договором предприятия.

Сдельная часть заработной платы определяется с учетом расчетных часовых ставок за полетное время, условий выполнения полетов, налета часов и других выплат, предусмотренных коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами и трудовым договором в соответствии с законодательством Российской Федерации и соответствующего субъекта Российской Федерации, в котором зарегистрирован авиаперевозчик.

20. При расчете расходов на оплату труда членов экипажей ВС учитывается повышение оплаты труда согласно изменениям, внесенным в Коллективный договор и другие внутренние нормативные акты, но не чаще одного раза в год.

21. Расчет затрат на оплату труда прочего состава, включаемых в себестоимость рейса, производится путем выборки из фактических данных (регистры бухгалтерского учета, форма 67-ГА) за предшествующий год расходов по заработной плате прочего состава и деления ее на налет часов типов воздушных судов, к которым они имеют отношения, за этот же период.

22. Плановые расходы по оплате труда на 1 летный час определяются на основании фактических расходов по оплате труда на 1 летный час за предшествующий год с учетом индексации, утвержденной авиаперевозчиком на плановый период, но не выше темпа роста среднемесячной начисленной заработной платы работников организаций, утвержденного прогнозом Министерства экономического развития Российской Федерации на соответствующий календарный год. Полученные затраты на оплату труда летного состава на 1 летный час умножаются на плановый налет часов.

23. Расчет расходов на оплату труда летного состава на 20\_\_\_\_ год представляется в соответствии с Приложением 2 к настоящим Методическим рекомендациям.

## **2.2. Начисления на оплату труда**

24. Начисление страховых взносов регламентируются Налоговым кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 24.07.1998 № 125-ФЗ «Об обязательном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний», Федеральным законом от 27.11.2001 № 155-ФЗ «О дополнительном социальном обеспечении членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации».

## **2.3. Расходы на авиаГСМ**

25. Расходы на авиаГСМ рассчитываются путем умножения количества топлива, необходимого на выполнение рейса, на стоимость топлива.

26. Определение количества авиационного топлива на рейс производится с учетом работы силовой установки на земле. Нормативное количество расхода топлива работы ВС на земле установлено: для АН-2 в размере 20 кг/ч, для МИ-8, МИ-8Т, МИ-8МТВ, Ми-8АМТ в размере 50 кг/ч.

Цена авиационного топлива определяется на основании контрактов (договоров) на поставку авиационного топлива, заключенных по результатам закупочных процедур.

27. Количество авиамасла и спецжидкости определяется на основе фактических данных за предшествующий год как отношение объема используемого авиамасла и спецжидкости к объему авиаГСМ.

Цена авиамасла и спецжидкости определяется на основании контрактов (договоров) на поставку авиационного топлива, заключенных по результатам закупочных процедур.

28. Информация о расчетном объеме необходимого авиационного топлива, авиамасла и спецжидкости представляется в соответствии с Приложением 6 к настоящему Методическим рекомендациям.

29. Стоимость услуг по обеспечению авиаГСМ в расходы по статье авиаГСМ не включается.

## **2.4. Амортизация**

30. Объектами для начисления амортизации являются самолеты, вертолеты и авиационные двигатели, находящиеся у авиапредприятия на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления.

31. Авиационные двигатели гражданской авиации в силу того обстоятельства, что срок полезного использования указанных двигателей отличается от срока полезного использования воздушного судна (планера), учитываются как отдельные инвентарные объекты.

32. При расчете экономически обоснованного размера амортизации на плановый период срок полезного использования активов и отнесение этих активов к соответствующей амортизационной группе определяется в соответствии с максимальными сроками полезного использования, установленными Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 № 1 «О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы».

33. Результаты переоценки основных средств и нематериальных активов, осуществленной в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о бухгалтерском учете, не учитываются при расчете экономически обоснованного размера расходов на амортизацию.

34. При определении себестоимости рейсов амортизация по сданным в аренду ВС и авиадвигателям в расчет не принимается.

## **2.5. Расходы на аэропортовое и наземное обслуживание ВС**

35. Аэропортовые сборы, тарифы за наземное обслуживание ВС рассчитываются:



по маршрутам в межмуниципальном сообщении на территории Ненецкого автономного округа в соответствии с действующими приказами АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» по регулируемым аэропортовым сборам и тарифам в аэропорту г. Нарьян-Мара, а также нерегулируемыми сборами и тарифами за наземное обслуживание на посадочных площадках в сельских населенных пунктах Ненецкого автономного округа, размещенными на официальном сайте авиакомпании;

по маршрутам в межрегиональном сообщении с территории Архангельской области или Республики Коми в населенные пункты на территории Ненецкого автономного округа и обратно дополнительно учитываются в соответствии с действующими приказами авиакомпаний аэропортовые сборы и тарифы в аэропортах и на посадочных площадках в населенных пунктах на территории соответствующего субъекта Российской Федерации по маршруту следования.

## **2.6. Затраты на периодическое техническое обслуживание (ПТО) ВС, а также на ремонт и восстановление самолетов, вертолетов, авиадвигателей (СВАД)**

### **2.6.1. Расходы на периодическое техническое обслуживание (ПТО) ВС собственными силами и сторонними организациями**

36. По статье затрат «Расходы на периодическое техническое обслуживание ВС» отражаются расходы на периодическое техническое обслуживание воздушных судов и двигателей, выполняемые собственными силами авиакомпании и (или) сторонними организациями, осуществляющими деятельность и оказывающими указанные услуги в соответствии с законодательством Российской Федерации.

37. Расходы на ПТО включают в себя расходы на периодическое обслуживание ВС и авиадвигателей, на текущий ремонт и замену комплектующих изделий, а также на доработки, целевые проверки, разовые работы и ремонтно-восстановительные работы, выполняемые на собственной авиационно-технической базе (АТБ) авиапредприятия.

38. В случае если работы по периодическому техническому обслуживанию выполняются собственными силами, то предприятие в расчет стоимости периодического технического обслуживания включает себестоимость одного нормо-часа в соответствии с Приложением 7 к настоящему Методическим рекомендациям.

В случае, если предприятие не ведет расчет и не устанавливает себестоимость одного нормо-часа при проведении ПТО собственными силами, то расчет расходов производится аналогично, как при проведении ПТО силами сторонних организаций.

Затраты на техническое обслуживание учитываются в АТБ по видам обслуживания (оперативное и периодическое), отдельно по собственным и сторонним ВС, отдельно по типам ВС. На ПТО собственных ВС конкретного типа относятся затраты, пропорциональные учитываемому объему работ по данному типу собственных ВС.

При проведении периодического технического обслуживания силами сторонних организаций расчет расходов на летный час производится в соответствии с Приложением 8 к настоящим Методическим рекомендациям путем деления фактической стоимости проведения обслуживания по видам ПТО на регулярность проведения периодического технического обслуживания по видам ПТО в часах производственного налета согласно регламенту технического обслуживания для данного типа ВС.

39. В случае если авиапредприятием заключен договор, предусматривающий комплексное техническое обслуживание, которое включает в себя в том числе работы по периодическому техническому обслуживанию СВАД, и в договоре определен размер оплаты за час налета, то в расчет стоимости летного часа включается часовая ставка. Для обоснования расходов по данной статье авиапредприятие предоставляет копию договора с приложением расчета цены исполнителя.

### **2.6.2 Расходы на капитальный ремонт и восстановление СВАД**

40. К затратам на капитальный ремонт самолетов, вертолетов, авиадвигателей, запасных частей относятся расходы по доставке к месту капитального ремонта в условиях авиаремонтного завода, в том числе командировочные расходы, транспортные расходы, расходы по перегрузке и перевалке, налет часов (ресурс) для вертолетов и самолетов к месту ремонта и обратно на базу, заработная плата экипажей, участвующих в перегоне ВС. Кроме этого, к затратам на капитальный ремонт могут быть отнесены затраты на приобретение комплектующих изделий, имеющих ограниченный ресурс.

К затратам на капитальный ремонт помимо собственно капитального ремонта самолетов, вертолетов, авиадвигателей, запасных частей на авиаремонтных заводах, относятся затраты на продление ресурсов планеров ВС, силовых установок, комплектующих изделий.

41. Существенные по величине затраты организации на проведение капитального ремонта, технического осмотра, технического обслуживания, установления межремонтного восстановленного ресурса объектов основных средств с частотой более 12 месяцев или более обычного операционного цикла, превышающего 12 месяцев, признаются самостоятельными инвентарными объектами.

42. Существенность величины затрат на проведение капитального ремонта принимается на основании учетной политики предприятия. Расходы, признанные незначительными, включаются в текущие расходы в полном объеме.

### **2.7. Затраты на аэронавигационное обслуживание**

43. Расчет расходов на аэронавигационное обслуживание производится исходя из ставок, утвержденных Федеральной антимонопольной службой.

Для формирования себестоимости рейса за аэронавигационное обслуживание принимаются расходы:

аэронавигационное обслуживание в районе аэродрома, по установленной ставке на одну тонну максимальной взлетной массы воздушного судна;

аэронавигационное обслуживание на маршрутах обслуживания воздушного движения по установленной ставке на 100 км расстояния, рассчитанного по ортодромии по маршруту воздушного судна, в зависимости от максимальной взлетной массы.

## **2.8. Затраты на агентское обеспечение (комиссионные за продажу авиабилетов на транспортных перевозках)**

44. В себестоимость рейсов включаются комиссионные вознаграждения агентствам за услуги по продаже авиаперевозок, расходы собственных агентств (авиакасс) и другие расходы, связанные с реализацией авиабилетов.

Затраты по продаже авиационных билетов учитываются в себестоимости перевозок следующим образом:

1) при продаже авиабилетов сторонними агентствами – в размере установленного договором комиссионного вознаграждения;

2) при продаже авиабилетов собственными агентствами (авиакассами, кассирами) затраты учитываются по фактическим данным регистров бухгалтерского учета за предшествующий год и деления их на налет часов типов воздушных судов, к которым они имеют отношения, за этот же период. Плановые расходы по услуге продажа билетов собственными авиакассами на 1 летный час очередной год учитываются с индексацией, но не выше индекса потребительских цен, утвержденного Министерством экономического развития Российской Федерации на соответствующий календарный год. Расчет затрат на агентское обеспечение собственными агентствами формируется в соответствии с Приложением 9 к настоящему Методическим рекомендациям.

## **2.9. Расходы на обязательное страхование**

45. Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна при выполнении авиационных перевозок осуществляется в соответствии со статьями 133, 134 Воздушного кодекса Российской Федерации.

46. В статью затрат «Расходы на страхование ВС и членов экипажа» включаются расходы на страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей.

Также включаются расходы на добровольное страхование воздушных судов, находящихся в лизинге, в случае если условия об обязательности страхования воздушного судна включены в договор лизинга воздушного судна.

Для включения в себестоимость используются:

сведения о страховых премиях по заключенным договорам страхования ВС, членов экипажа, ответственности перед третьими лицами, а также договорам лизинга;

фактические данные бухгалтерского учета по статье расходов «Страхование» с расшифровкой по видам страхования за предыдущий год.

47. Расходы на страхование распределяются по типам ВС пропорционально запланированным объемам летного времени по каждому из типов ВС в целом

по предприятию (по приведенному налету), а также по видам полетов (ПАНХ и транспортным) пропорционально запланированному летному времени.

### **2.10. Расходы на аренду ВС**

48. Расходы на аренду ВС в расчете на летный час определяются путем деления годовой суммы арендных платежей по типам ВС на годовой производственный налет по типам ВС за расчетный период.

В случае если договором аренды ВС предусмотрена почасовая арендная плата (за час налета), то в расчет стоимости летного часа включается стоимость аренды за час налета.

Сумма арендных платежей принимается в размере, не превышающем их экономически обоснованный уровень, который определяется исходя из принципа возмещения арендодателю амортизации, налогов на имущество и землю и других установленных законодательством Российской Федерации обязательных платежей, связанных с владением имуществом, переданным в аренду.

### **2.11. Затраты, связанные с лизингом ВС**

49. Расходы на выплату лизинговых платежей рассчитываются путем деления сумм лизинговых платежей по заключенным договорам по данному типу ВС на годовой производственный налет по типу ВС в часах.

Сумма лизинговых платежей подтверждается договорами лизинга с приложением графика лизинговых платежей.

### **2.12. Прочие производственные расходы**

50. Прочие производственные расходы, включают в себя:

- 1) расходы на обучение и переподготовку кадров, курсы повышения квалификации, стажировку;
- 2) расходы на прохождение врачебно-летной экспертной комиссии гражданской авиации (ВЛЭК);
- 3) командировочные расходы;
- 4) расходы по содержанию зданий;
- 5) расходы на связь и аренду каналов связи;
- 6) прочие экономически обоснованные расходы.

51. Прочие производственные расходы учитываются по фактическим данным регистров бухгалтерского учета, по статьям затрат, не вошедшим в поименованные расходы пунктов 2.1 – 2.11 настоящих Методических рекомендаций, за предыдущий год с индексацией, но не выше индекса потребительских цен, утвержденного Министерством экономического развития Российской Федерации на соответствующий календарный год.

Данные расходы распределяются по типам ВС пропорционально запланированным объемам летного времени по каждому из типов ВС в целом по предприятию (по приведенному налету), а также по видам полетов (ПАНХ и транспортным) пропорционально запланированному летному времени.

### **3. Общехозяйственные расходы**

53. По статье «Общехозяйственные расходы» учитываются расходы, связанные с обслуживанием и управлением деятельностью предприятия в целом, которые не могут быть непосредственно отнесены на затраты по конкретному виду деятельности и распределяются между видами деятельности в соответствии со способом, предусмотренным учетной политикой авиапредприятия, либо пропорционально прямым производственным расходам на основании фактических данных за отчетный период (в случае если учетной политикой подобные положения не предусмотрены).

Общехозяйственные расходы учитываются по фактическим данным регистров бухгалтерского учета за предыдущий год с индексацией, но не выше индекса потребительских цен, утвержденного Министерством экономического развития Российской Федерации на соответствующий календарный год. Формирование и распределение общехозяйственных расходов указываются в соответствии с Приложением 10 настоящих Методических рекомендаций.

### **4. Формирование экономически обоснованной стоимости летного часа**

54. Экономически обоснованная стоимость одного летного часа воздушного судна рассчитывается как отношение суммы экономически обоснованных расходов к налету часов по типу воздушного судна в соответствии с согласованным Департаментом строительства, жилищно-коммунального хозяйства и транспорта Ненецкого автономного округа расписанием движения воздушных судов.

## Приложение 1

к методическим рекомендациям  
определения экономически  
обоснованной стоимости одного  
летного часа воздушного судна  
при предоставлении услуг  
по перевозке пассажиров и багажа  
воздушным транспортом  
в межмуниципальном  
и межрегиональном сообщении  
на территории Ненецкого  
автономного округа

**Расчет экономически обоснованной стоимости  
летного часа воздушного судна при осуществлении  
пассажирских перевозок по регулируемым тарифам на 20\_\_\_\_ год  
(на основе расписания согласованного на 20\_\_\_\_ год)**

Организация: \_\_\_\_\_

№ п/п	Состав затрат	на межмуниципальные перевозки				на межрегиональные перевозки			
		АН-2	МИ-8 (Т)	Ми-8 МТВ (АМТ)	Затраты всего	АН-2	МИ-8 (Т)	Ми-8 МТВ (АМТ)	Затраты всего
1	Оплата труда ЛПС, ИТР ЛО								
2	Отчисления от ЗП								
3	Затраты на авиаГСМ								
	- затраты на закупку и перевалку АГСМ								
	- затраты по обеспечению заправки ВС								
	- справочно средняя цена АГСМ, руб-тонна								
4	Амортизация СВАД ВС, в том числе								
	- амортизация СВАД								
	- амортизация СВАД по лизингу								
	- амортизация СВАД в части ремонта								
5	Затраты на аэропортовое обслуживание								
	- сторонними организациями								
	- собственные расходы								
	- посадочные площадки								

	- вертолетные площадки								
6	Затраты на ТО и Р СВАД по категориям:								
	1. Сторонними организациями								
	2. Собственными силами, в том числе								
	- в части дорогостоящих съемных агрегатов и запасных частей ВС								
	- в части общих затрат подразделения АТБ								
	3. Капитальный ремонт АРЗ								
7	Затраты на аэронавигационное обслуживание								
8	Затраты на метеообеспечение								
9	Затраты на агентское обслуживание								
10	Аренда и лизинг СВАД и ЛПС								
	- % выплаты по лизингу								
	- аренда лизингового имущества								
11	Обязательное страхование								
12	Прочие производственные расходы, том числе								
	- производственные ЛО								
	- затраты по содержанию ЛО (вспомогательные службы)								
13	Общехозяйственные расходы								
14	Необходимая валовая выручка всего, руб.:								
15	Налет часов								
16	Себестоимость 1 летного часа, руб.								

**Приложение 2**  
**к методическим рекомендациям**  
**определения экономически**  
**обоснованной стоимости одного**  
**летного часа воздушного судна**  
**при предоставлении услуг**  
**по перевозке пассажиров и багажа**  
**воздушным транспортом**  
**в межмуниципальном**  
**и межрегиональном сообщении**  
**на территории Ненецкого**  
**автономного округа**

**Расчет расходов на оплату труда летного состава**  
**на \_\_\_\_\_ год**

Тип ВС \_\_\_\_\_

№ п/п	Наименование статьи	Члены экипажа		
		Командир ВС	Второй пилот	Бортмеханик
1	2	3	4	5
<b>Повременная часть</b>				
1.	Оклад			
2.	Надбавка за классность			
3.	Надбавка за вредность			
4.	Прочие выплаты, в т.ч. (расшифровать):			
5.	Итого повременная часть:			
6.	В расчете на 1 час полета:			
<b>Сдельная часть (оплата за налет)</b>				
7.	Расчетная ставка за час налета			
8.	Прочие выплаты, в т.ч. (расшифровать):			
9.	Итого сдельная часть:			
10.	Итого на летный час (стр. 6 + стр. 9)			
11.	ФОТ на летный час с учетом коэффициента потерь рабочего времени и коэффициента, учитывающего расходы на оплату труда командно-летного состава			
12.	Итого с районным коэффициентом и Северной надбавкой			



[illegible]

[illegible]

### Приложение 5

к методическим рекомендациям определения экономически обоснованной стоимости одного летного часа воздушного судна при предоставлении услуг по перевозке пассажиров и багажа воздушным транспортом в межмуниципальном и межрегиональном сообщении на территории Ненецкого автономного округа

#### План осуществления перевозок нарастающим итогом в планируемом году

Тип воздушного судна	Маршрут, в т.ч. с разбивкой по участкам маршрута	Количество рейсов, план	Время на рейс, час., в т.ч. с разбивкой по участкам маршрута	Фактический налет, час., в т.ч. с разбивкой по участкам маршрута	Планируемые тарифы на перевозки пассажиров*	Плановое количество перевезенных пассажиров, в т.ч. с разбивкой по участкам маршрута				Плановые доходы (без НДС) от:		
						Всего пассажиров	По полному тарифу	По специальному тарифу	Багаж и грузы, (кг)**	Перевозки пассажиров по полному тарифу, руб.	Перевозки пассажиров по специальному тарифу, руб.	Перевозки багажа и грузов, руб.
1	2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Всего												

\*Планируемый размер тарифов на перевозки пассажиров определяется путем увеличения размера действующего тарифа на ИПЦ соответствующего года, утвержденного Минэкономразвития России.

\*\*Плановое количество багажа и грузов определяется как среднесарифметическое фактическое значение количества багажа и грузов за 3 года, предшествующих текущему году.

**Приложение 6**  
**к методическим рекомендациям определения**  
**экономически обоснованной стоимости одного летного**  
**часа воздушного судна при предоставлении услуг**  
**по перевозке пассажиров и багажа воздушным**  
**транспортом в межмуниципальном и межрегиональном**  
**сообщении на территории Ненецкого автономного округа**

**Расчет расходов на авиационное топливо**

Тип воздушного судна	Налет часов	Время работы ВС на земле (час.)	Норма расхода авиационного топлива в полете, (кг за 1 час.)	Норма расхода авиационного топлива на земле, (кг за 1 час.)*	Всего расход авиационного топлива, (кг) (2*4+3*5)	Расход авиамасла и спецжидкости (кг)*	Цена авиационного топлива (руб./кг)	Цена авиамасла и спецжидкости (руб./кг)	Стоимость используемого авиационного топлива (руб./кг) (6*8)	Стоимость используемого авиамасла и спецжидкости (руб./кг) (7*9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

\*Нормативное количество расхода топлива на земле, а также определение расхода авиамасла и спецжидкости указано в пункте 27 настоящих Методических рекомендаций

Приложение 7  
к методическим рекомендациям определения  
экономически обоснованной стоимости одного летного  
часа воздушного судна при предоставлении услуг  
по перевозке пассажиров и багажа воздушным  
транспортном в межмуниципальном и межрегиональном  
сообщении на территории Ненецкого автономного округа

**Расчет расходов на периодическое техническое обслуживание ВС  
собственными силами на \_\_\_\_\_ год**

Тип ВС \_\_\_\_\_

Виды периодического технического обслуживания	Себестоимость 1 нормо-часа ТО, руб.*	Трудоемкость проведения формы периодического обслуживания, нормо-часы	Себестоимость проведения вида периодического ТО, руб. (гр. 2 x гр. 3)	Регулярность проведения вида ПТО в часах производственного налета согласно регламенту	Расходы на периодическое ТО, руб.
1	2	3	4	5	6
Итого:					
Итого на 1 час полета:					

\* Расчет себестоимости 1 нормо-часа ТО:

Статья расходов	Отчетный год	Текущий год	Очередной год
	факт	утверждено	план
Оплата труда работников АТБ			
Начисления на оплату труда			
Амортизация			
Материальные затраты			
ИТОГО:			
Количество человеко-часов			
Себестоимость 1 нормо-часа ТО			

Приложение 8  
к методическим рекомендациям определения  
экономически обоснованной стоимости одного летного  
часа воздушного судна при предоставлении услуг  
по перевозке пассажиров и багажа воздушным  
транспортном в межмуниципальном и межрегиональном  
сообщении на территории Ненецкого автономного округа

**Расчет расходов на периодическое техническое обслуживание ВС  
силами сторонних организаций на \_\_\_\_ год**

Тип ВС \_\_\_\_\_

Виды периодического технического обслуживания	Стоимость периодического ТО по видам (без НДС)	Регулярность проведения видов ПТО в часах производственного налета согласно регламенту	Расходы на периодическое ТО
1	2	3	4
Итого:			
Итого на 1 час полета:			

**Приложение 9**  
**к методическим рекомендациям**  
**определения экономически**  
**обоснованной стоимости одного**  
**летного часа воздушного судна**  
**при предоставлении услуг**  
**по перевозке пассажиров и багажа**  
**воздушным транспортом**  
**в межмуниципальном**  
**и межрегиональном сообщении**  
**на территории Ненецкого**  
**автономного округа**

**Расчет затрат на агентское обеспечение (собственные агентства)**

N п/п	Наименование статей	ЕИ	Отчетный год	Текущий год	Очередной год
			факт	утверждено	план
1	2	3	4	5	6
1	Оплата труда	руб.			
2	Начисление на оплату труда	руб.			
3	Амортизация	руб.			
4	Коммунальные и жилищные услуги	руб.			
5	Информационно-консультационные услуги	руб.			
6	Оплата проезда к месту отдыха и обратно	руб.			
7	Командировочные расходы	руб.			
8	Материальные затраты	руб.			
9	...	руб.			
	Итого	руб.			
	Налет часов	час			



N п/п	Наименование статей	ЕИ	Отчетный год	Текущий год	Очередной год
			факт	утверждено	план
1	2	3	4	5	6
1	Оплата труда	руб.			
2	Начисление на оплату труда	руб.			
3	Амортизация	руб.			
4	Коммунальные и жилищные услуги	руб.			
5	Информационно-консультационные услуги	руб.			
6	Оплата проезда к месту отдыха и обратно	руб.			
7	Командировочные расходы	руб.			
8	Материальные затраты	руб.			
9	...	руб.			
	Итого	руб.			

[illegible]