

Пояснительная записка

к проекту «Методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта)»

Процесс формирования тарифов на перевозки пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом напрямую связан с задачами, которые должны быть решены для обеспечения качественных и безопасных перевозок пассажиров.

Первая задача – организация транспортного обслуживания населения – прерогатива органов местного самоуправления и органов исполнительной власти субъектов РФ.

Вторая задача – выпуск необходимого количества и типажа транспортных средств на маршруты – решается перевозчиками различных форм собственности.

Третья задача – установление стоимости проезда пассажиров (тарифа), соответствующего платежным возможностям населения – прерогатива органов исполнительной власти субъектов РФ, либо, при наличии соответствующего делегирования полномочий, - органов местного самоуправления.

В настоящий момент решение этих задач происходит нескоординированно между органами власти субъекта РФ, муниципалитета и перевозчиками. Нередко установление величин тарифов на перевозки является полномочием субъектов РФ, а планирование маршрутной сети и расписаний движения с учётом их типажа – полномочием муниципальных органов; при этом полномочия по финансированию «выпадающих» доходов, возникающих при превышении расходов на перевозки над величиной тарифа, перекладываются с одного уровня властной системы на другой, и, в итоге, ответственность за финансирование перевозок размывается. Это приводит к финансовым проблемам автотранспортных организаций, осуществляющих перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении. По данным Минтранса России и Росстата, величина убытков крупных и средних организаций пассажирского транспорта в 2011 г. (до налогообложения) составила 5751 млн. рублей.

Методические рекомендации по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования (кроме железнодорожного транспорта) являются основой для разработки администрациями субъектов Российской Федерации и муниципальных образований нормативных актов, определяющих порядок расчёта

величин расходов и доходов перевозчиков, также сумм бюджетного финансирования при регулярных перевозках пассажиров в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом.

Основная цель «Методических рекомендаций» – расчёт величин плановых доходов перевозчиков и бюджетного финансирования, обеспечивающих стабильную и прибыльную деятельность перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров.

Достижение данной цели предполагает внедрение механизма формирования доходов, которые перевозчики должны получать за выполненную работу – выпуск необходимого количества и типажа транспортных средств на маршруты.

Доходы перевозчика должны полностью покрывать экономически обоснованные расходы на перевозки и обеспечивать возможность получения прибыли, достаточной для экономически устойчивой деятельности перевозчика и своевременного обновления транспортных средств.

«Методические рекомендации» не затрагивают вопросов, связанных с расчётом величины тарифа, учитывающего платёжеспособность населения, тарифов, применяемых для категорий пассажиров, имеющих право на льготы в соответствии с действующим законодательством, а также с финансовыми взаимоотношениями бюджетов различных уровней.

Настоящие «Методические рекомендации» решают задачи определения величин экономически обоснованных расходов на перевозки и прибыли, достаточной для экономически устойчивой деятельности перевозчика и своевременного обновления транспортных средств.

В основу настоящих «Методических рекомендаций» положен алгоритм расчёта экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства определённого типа (марки) на маршруте. Эту величина является основой финансовых взаимоотношений между перевозчиком и государственным (муниципальным) заказчиком услуг по перевозкам пассажиров. Финансовые расчёты между ними должны производиться на основании данных о пробеге транспортных средств за расчётный период, с учётом типажа транспортных средств и экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства.

Экономически обоснованная стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства является базовой величиной, на основе которой рассчитывается тариф на перевозку одного пассажира.

На основе экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства, в «Методических рекомендациях» разработаны:

- алгоритмы расчёта экономически обоснованной стоимости плановой работы (выпуска на маршрут транспортных средств определенного количества и типа) одного или нескольких перевозчиков на выбранных конкретных маршрутах в любой заданный период времени, в соответствии с действующим или планируемым расписанием;

- алгоритм расчета экономически обоснованной величины тарифа на перевозку одного пассажира или пассажирокилометра;

- механизм оценки требуемых объёмов бюджетного финансирования пассажирских перевозок, обеспечивающих устойчивую работу пассажирского транспорта.

Величина экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства также может быть применена в целях определения начальной цены контракта при проведении конкурса на право заключения государственного (муниципального) контракта на перевозки пассажиров по государственному (муниципальному) заказу на конкретной маршрутной сети по установленному расписанию заданным типажом транспортных средств.

В целях настоящих методических рекомендаций, под экономически обоснованной величиной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства, которая включает себестоимость и рентабельность, понимается такая его величина, которая позволяет:

- обеспечивать выполнение выпуска перевозчиком на маршрут определенного количества и типа транспортных средств материальными ресурсами (топливом, шинами, запасными частями и др.) при условии соблюдения нормативных требований по безопасности перевозок;

- устанавливать уровень оплаты труда персонала перевозчика, обеспечивающий профессиональную пригодность и стабильность его состава;

- обеспечивать экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обновление парка транспортных средств и иных основных средств, технологически связанных с обеспечением перевозок, в случае недостатка величины амортизационных отчислений.

В основу расчёта экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства положены действующие нормы расхода материальных ресурсов и рассчитанные разработчиками удельные расходы на 1 км пробега пассажирского транспортного средства с учетом адаптации к условиям деятельности конкретных перевозчиков.

В методических рекомендациях приведены разработанные авторами:

- метод определения величины оплаты труда водителей, кондукторов и рабочих по ремонту транспортных средств, ориентированный на обеспечение текучести кадров перечисленных категорий в пределах 10-15 процентов в год с учётом ситуации на местных рынках труда;

- соотношение величины косвенных расходов и прочих прямых расходов по обычным видам деятельности с переменными расходами;

- удельные расходы электроэнергии на движение троллейбусов и трамваев с системой их адаптации к реальным условиям эксплуатации;

- удельные величины трудоёмкости технического обслуживания и ремонта трамваев и троллейбусов;

- удельные расходы на приобретение запасных частей и материалов, используемых при техническом обслуживании и ремонте автобусов, трамваев и троллейбусов;

- удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, тяговых подстанций трамвайного и троллейбусного транспорта, удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути, на содержание служб движения, методы адаптации перечисленных и удельных расходов к реальным условиям работы предприятий горэлектротранспорта;

- метод определения величины рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обеспечивающей обновление парка транспортных средств в случае недостатка величины амортизационных отчислений.

Расчёт себестоимости может проводиться для пассажирских транспортных средств, осуществляющих городские или пригородные регулярные маршрутные перевозки на отдельно выбранном городском или пригородном маршруте, совокупности маршрутов, обслуживаемых одним перевозчиком, произвольно выбранной совокупности маршрутов, а также, в целом для маршрутной сети муниципального образования или субъекта Российской Федерации.

Величина себестоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства определяется как сумма расходов, непосредственно связанных с перевозками (прямых расходов) и косвенных расходов (при перевозках автобусами – в соответствии с Методическими рекомендациями по учету затрат и калькулированию себестоимости на автомобильном транспорте).

Расчёт производится отдельно для каждой марки и модели транспортного средства.

Для определения величины экономически обоснованной стоимости плановой работы (выпуска на маршрут транспортных средств определенного количества и типа) одного или нескольких перевозчиков на выбранных конкретных маршрутах в любой

заданный период времени, в соответствии с действующим или планируемым расписанием необходимо умножить себестоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства на его плановый пробег на маршруте. Полученная величина умножается на уровень рентабельности, обеспечивающей экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обновление парка транспортных средств и иных основных средств, технологически связанных с обеспечением перевозок.

Методические рекомендации включают технологию формирования величины рентабельности перевозок, обеспечивающей экономическую и финансовую устойчивую деятельность перевозчиков автомобильного и городского электрического транспорта и технология расчета величины инвестиционной составляющей, необходимой для обновления как активной, так и пассивной части основных средств перевозчика.

Полученная в результате расчетов в соответствии методическим рекомендациями стоимость плановой работы (выпуска на маршрут транспортных средств определенного количества и типа) одного или нескольких перевозчиков на выбранных конкретных маршрутах является суммой, которую должен заплатить государственный (муниципальный) заказчик услуг по перевозкам пассажиров организации, осуществляющей эти перевозки.

Величина стоимости плановой работы может быть использована государственным (муниципальным) заказчиком услуг по перевозкам пассажиров для определения тарифа на перевозку 1 пассажира, однако, этот тариф не будет учитывать платежеспособность населения.

Исходя из этого, исполнительные органы власти субъекта Российской Федерации или муниципального образования могут:

- установить тариф на перевозку пассажира, исходя из методических рекомендаций, без учета платежеспособности населения и субсидировать перевозчика для покрытия расходов только на перевозки граждан, имеющих право на льготы при оплате проезда;

- оплачивать перевозчику за выполненную работу (фактический пробег предоставленных транспортных средств) исходя из ее стоимости, рассчитанной на основе методических рекомендаций, а тариф на перевозки пассажиров устанавливать с учетом платежеспособности населения;

- не осуществлять регулирования тарифа и предоставить право перевозчику самому устанавливать тариф на перевозку пассажира, исходя из стоимости оказываемых им услуг по перевозкам пассажиров.