



К. В. Трякин,
научный сотрудник ОАО «НИИАТ»

ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННАЯ СТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ РАБОТЫ

**ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПассажиРОВ НА РЕГУЛЯРНЫХ
МАРШРУТАХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ:
ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

Изложены основные принципы определения экономически обоснованной стоимости транспортной работы при организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок автобусным транспортом.

Объективное планирование стоимости транспортной работы пассажирских автотранспортных организаций является важным фактором при организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок по государственному (муниципальному) заказу.

Выполнение этого условия на уровне перевозчика, а также государственного (муниципального) заказчика перевозок является основой стабильной и безопасной перевозочной деятельности при обеспечении заданного заказчиком уровня транспортных услуг.



В настоящее время в России остро стоит проблема экономической и технологической неустойчивости системы пассажирских перевозок. Средний возраст парка пассажирских транспортных средств составляет около 70% от срока полезного использования. Низкий уровень заработной платы является причиной высокой текучести кадров и, как следствие, снижения квалификации работников, в том числе водителей маршрутных автобусов. Техническое обслуживание и текущий ремонт транспортных средств осуществляются в недостаточном объеме. Причиной этих явлений, наряду с низким уровнем тарифов на перевозки, а также нехваткой бюджетных средств, направляемых на субсидирование перевозок, является отсутствие инструмента, позволяющего объективно оценить стоимость транспортной работы при разработке расписаний движения транспорта общего пользования.

В 2012 году ОАО «НИИАТ» по заказу Минтранса России выполнил разработку «Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным

электрическим транспортом общего пользования» (далее – Методические рекомендации), которые были утверждены распоряжением Минтранса России от 25 декабря 2013 г. № НА-143-р. Документ определяет основные положения по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах регулярных перевозок. Основная цель Методических рекомендаций – обеспечение стабильной и прибыльной деятельности перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки.

Задача, решаемая при определении экономически обоснованной стоимости, – расчет величин экономически обоснованных расходов на перевозки и прибыли, достаточной для экономической устойчивой деятельности перевозчика и своевременного обновления парка автобусов.

Экономически обоснованная стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства определенного типа (марки) на маршруте является базовой величиной, на основе которой рассчитывается стоимость перевозки одного пассажира, или пассажирыкилометра.

Таблица 1

Значения коэффициентов, устанавливающих соотношение заработной платы работников автопредприятия со среднемесячной начисленной заработной платой в крупных и средних предприятиях и в организациях всех отраслей экономики муниципального образования по месту нахождения перевозчика

Категория работника	Городской округ, г. Москва, г. Санкт-Петербург	Муниципальный район, городское поселение в составе муниципального района
1. Водитель автобуса габаритной длиной до 6,5 м	0,9	1,15
2. Водитель автобуса габаритной длиной св. 6,5 до 8 м	1,0	1,3
3. Водитель автобуса габаритной длиной св. 8 до 10 м	1,2	1,55
4. Водитель автобуса габаритной длиной св. 10 до 12 м	1,5	1,95
5. Водитель автобуса габаритной длиной св. 12 м	1,7	2,2
6. Кондуктор	0,8	1,05
7. Ремонтный рабочий	0,9	1,15

Под экономически обоснованной стоимостью перевозки, включающей себестоимость и рентабельность, понимается такое значение стоимости, которое позволяет:

- обеспечивать выполнение выпуска перевозчиком на маршрут установленного расписанием числа и типа автобусов материальными ресурсами (топливом, шинами, запасными частями и др.) при условии соблюдения нормативных требований к безопасности перевозок;
- устанавливать уровень оплаты труда работников, обеспечивающий профессиональную пригодность и стабильность состава персонала;
- обеспечивать экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обновление парка транспортных средств и иных основных средств, технологически связанных с обеспечением перевозок, в случае недостатка суммы амортизационных отчислений.

В основе расчета экономически обоснованной себестоимости перевозок находятся с учетом адаптации к условиям деятельности конкретных перевозчиков действующие нормы расхода материальных ресурсов, технологически обусловленная трудоемкость, нормативы расчетных удельных расходов некоторых видов ресурсов на 1 км пробега автобуса, а также прогнозные рыночные цены на потребляемые ресурсы, определяемые на основании мониторинга цен за предыдущий период и индексов цен, публикуемых Росстатом России, данных о величинах дефляторов и индексов цен, публикуемых Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной период.

Расчет экономически обоснованной себестоимости осуществляется по статьям себестоимости.

Расходы на топливо и шины рассчитываются на основании действующих «Норм расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» [5], «Временных норм эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств» [1] и прогнозных цен на топливо и шины.

Расчет расходов на оплату труда водителей, кондукторов и рабочих по ремонту пассажирских транспортных средств осуществляется с использованием метода, основанного на применении системы коэффициентов, ставящих в зависимость величину заработной платы работников тех или иных категорий от среднемесячной начисленной заработной платы на крупных и средних предприятиях и в организациях всех отраслей экономики муниципального образования по месту нахождения перевозчика (табл. 1).

Расчет расходов на приобретение смазочных и прочих эксплуатационных материалов осуществляется

при помощи разработанной на основании анализа статистических данных укрупненной удельной нормы, составляющей 7,5% от расходов на топливо. Применение удельной нормы обусловлено тем, что в действующих «Нормах расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» смазочные материалы объединяются в группы, для которых приводятся единые значения нормативов расхода смазочных материалов, при этом цены на различные сорта смазочных материалов, объединенных в одну группу, могут различаться в 2 и более раза, что существенно ухудшает достоверность получаемых расчетных значений расходов.

Для расчета расходов на запасные части и материалы разработаны удельные величины расходов в расчете на 1 км пробега (табл. 2), корректируемые в соответствии с «Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта» [7].

Расчет амортизации автобусов производится на основании линейного метода, срок полезного использования транспортных средств определяют в соответствии с «Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. № 1 [6], при этом используются максимальные значения сроков службы для транспортных средств соответствующего типа.

Для расчета косвенных расходов, а также прочих расходов по обычным видам деятельности используется установленная эмпирическим путем зависимость между величинами суммарных косвенных расходов и прочих расходов по обычным видам деятельности и суммарных прямых расходов, за исключением прочих расходов по обычным видам деятельности (табл. 3).

В составе экономически обоснованной прибыли Методическими рекомендациями учтены две ее составляющие, одна из которых обеспечивает экономическую и финансовую устойчивость перевозчика, а другая – обновление основных средств перевозчика в случае недостатка амортизационных отчислений.



Таблица 2

Базовые удельные расходы на запасные части и материалы, руб./1 км пробега (в ценах по состоянию на январь 2013 г.)

Тип транспортного средства	Удельные расходы
Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью не более 15 пасс.	1,3
Автобус, предназначенный для перевозки пассажиров только на местах для сидения, вместимостью свыше 15 до 20 пасс.	1,5
Автобус габаритной длиной свыше 6,5 м до 8,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	1,9
Автобус габаритной длиной свыше 8,0 м до 10,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	2,4
Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с бензиновым двигателем	2,4
Автобус габаритной длиной свыше 10,0 м до 12,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния, с дизельным двигателем	3,1
Автобус трехосный несочлененный габаритной длиной свыше 12,0 м до 16,0 м, предназначенный для перевозки пассажиров на местах для сидения и стояния	4,5
Автобус сочлененный	5,1

Инвестиционная составляющая на обновление пассивной части основных средств определяется путем коррекции уровня рентабельности в целях обновления парка автобусов на коэффициент, отражающий соотношение фактических коэффициентов износа пассивной и активной частей основных средств.

Реализация Методических рекомендаций позволит стабилизировать состояние автобусного транспорта, повысить профессионализм и надежность кадров основных рабочих специальностей, улучшить техническое состояние парка автобусов.

Таблица 3

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам

Годовой пробег всех пассажирских транспортных средств, тыс. км	Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам
До 50	0,86
Свыше 50 до 150	0,85
Свыше 150 до 850	0,81
Свыше 850 до 1650	0,73
Свыше 1650 до 2450	0,66
Свыше 2450 до 3250	0,59
Свыше 3250 до 4050	0,53
Свыше 4050 до 4850	0,48
Свыше 4850 до 5650	0,43
Свыше 5650 до 30000	0,63
Свыше 30000 до 90000	0,79
Свыше 90000 до 150000	0,88
Свыше 150000 до 210000	0,96
Свыше 210000	1,08

Рентабельность, обеспечивающая экономически устойчивую деятельность перевозчика, определена на уровне 9,6%.

Определение необходимого уровня рентабельности, обеспечивающего обновление парка автобусов, осуществляется исходя из согласованного перевозчиком и местной администрацией коэффициента обновления и средней по территориально-административному образованию доли балансовой стоимости амортизируемых автобусов в их общей балансовой стоимости.

ЛИТЕРАТУРА

1. РД 3112199-1085-02. Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств [Электронный ресурс]: утв. первым заместителем Министра транспорта РФ А.П. Насоновым 4 апреля 2002 г. //КонсультантПлюс: информационно-правовой портал. – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=115633>.
2. Матанцева О. Ю. О проекте «Методических рекомендаций по расчету тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования» / О. Ю. Матанцева, К. В. Трякин //Автомобильный транспорт. – 2013. – № 1. – С. 17–21.
3. Матанцева О. Ю. Об апробации «Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским электрическим транспортом общего пользования» / О. Ю. Матанцева, К. В. Трякин //Автомобильный транспорт. – 2013. – № 9. – С. 25–29.
4. Методические рекомендации по расчету уровня рентабельности, необходимого для обеспечения экономически стабильной деятельности перевозчика и его конкурентоспособности: согл. Минтранс России от 27.12.2005 г., № АТ 002-06.-М., 2005. – 24 с.
5. Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте: метод. рекомендации: утв. распоряжением Минтранса России от 14. марта 2008 г. № АМ-23-р.-М., 2009. – 16 с.
6. Классификация основных средств, включаемых в амортизационные группы: утв. постановлением Правительства РФ от 1 янв. 2002 г. № 1 //Собр. законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. II), ст. 52.
7. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта: утв. Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 г. – М., 1985. – 26 с.
8. Трякин К. В. Экономически обоснованная стоимость перевозки пассажиров на регулярных маршрутах / К. В. Трякин //Научный вестник автомобильного транспорта. – 2013. – Июнь. – С. 50–56.

