

Формирование тарифа на пассажирские перевозки на основе экономической целесообразности деятельности транспортного предприятия

А.Н. Никитина, Е.Ю. Семчугова

Ростовский государственный строительный университет, г. Ростов-на-Дону

Пассажирский транспорт общего пользования является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Также от уровня тарифов зависит финансовая стабильность предприятий транспорта, их выживаемость в условиях жесткой конкуренции. Расценки на транспортные услуги не растут сами по себе – они зависят от топлива, цен на энергию, находятся в тесной связи со степенью износа транспортных средств. Причем износ транспортного парка, в зависимости от отрасли колеблется от 40 до 70 %. И все это отражается на национальной экономике, которую невозможно представить без развитой транспортной инфраструктуры [1].

Тариф на проезд в автобусах городского сообщения устанавливается на одного пассажира, тогда как в автобусах пригородного и междугородного сообщения — на один пассажирокилометр. При этом тарифы являются едиными на всей территории города или целого региона. Пересмотр тарифов проводится эпизодически в связи с инфляцией в стране, чаще всего он приурочивается к началу нового календарного периода (года или квартала). Особенностью тарифов на проезд в автобусах городского, пригородного и междугородного сообщения является то, что они практически во всех регионах России не покрывают текущих затрат, которые несут пассажирские АТП. Более того, при их установлении не закладываются средства на социальное и производственное развитие. При их утверждении органы государственного управления руководствуются главным образом социальными интересами большей части населения, а не коммерческими интересами АТП и индивидуальных предпринимателей-перевозчиков [2]. Тарифы на перевозку покрывают лишь 60-65% себестоимости, а остальная часть составляет дотации из федерального бюджета – 4 млрд. руб, а также из региональных бюджетов и бюджетов муниципальных образований [3]. Убытки АТП возмещаются в виде дотаций из местного или федерального бюджета в зависимости от вида сообщения.

Минимальный тариф на пассажирские перевозки определяется на основе экономической целесообразности и государственного дотирования затрат, связанных с перевозкой льготных пассажиров. Минимальный тариф рассчитывается по формуле:

$$T_{min} = (З + Пр - Рд) / Q,$$

где T_{min} - минимальный уровень тарифа на пассажирские перевозки, руб.;

З – прогнозные расходы на перевозку пассажиров, руб.;

Пр – планируемая прибыль, руб.;

Рд – размер дотации на перевозку льготных категорий пассажиров, руб.;

Q – объем перевозок пассажиров, чел.

Результат расчета минимального уровня тарифа на пассажирские перевозки приведен в табл. 1

Таблица 1

Расчет минимального уровня тарифа

Год	Расходы по перевозке (З), тыс. руб.	Прибыль (Пр), тыс. руб.	Дотации на перевозку льготных категорий пассажиров (Рд), тыс. руб.	Объем перевозок (Q), тыс. чел.	Минимальный тариф (T_{min}), руб.
2006 (действующий тариф)	658978,0	68063,4	100842,0	103241,3	6,1

2008 (расчет на плановый период)	813800,9	162760,2	152631,9	76959,6	10,7
2008 (расчет на плановый период с учетом обследования пассажиропотоков)	813800,9	162760,2	152631,9	86908,9	9,5
2009 (действующий тариф)	857091,6	85709,2	321883,1	83579,8	7,4
2011 (расчет на плановый период)	1140161,0	114016,1	192380,0	67796,4	15,7
2011 (действующий тариф)	941191,9	188238,4	380408,8	87957,9	8,5
2012 (расчет на плановый период)	993282,6	198656,5	346893,0	77598,2	10,9

Так как в г. Ростове-на-Дону экономически обоснованный тариф рассчитывается по фактически понесенным затратам перевозчиков (утвержденная бухгалтерская отчетность) за налоговый период, который был утвержден до отчетного года, в табл. 1 приведены данные рассчитанные с учетом действующего тарифа, а также данные на плановый период.

На рис.1 сравним минимальный тариф, рассчитанный на плановый период и установленный (фактический) тариф на перевозки пассажиров в городе Ростове-на-Дону.

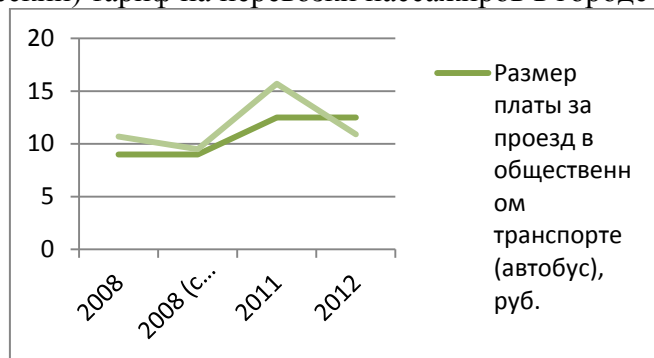


Рис. 1 Значение минимального тарифа, рассчитанного на плановый период и установленного (фактического) тарифа на перевозки пассажиров в городе Ростове-на-Дону

Как видно из рис.1 размер установленного тарифа выше минимального, кроме 2012 года, но это можно объяснить тем, что данные за 2012 год не были еще утверждены местными органами власти.

Сравнение минимального тарифа (по факту) и тарифа, установленного местными органами власти представлены в виде рис.2

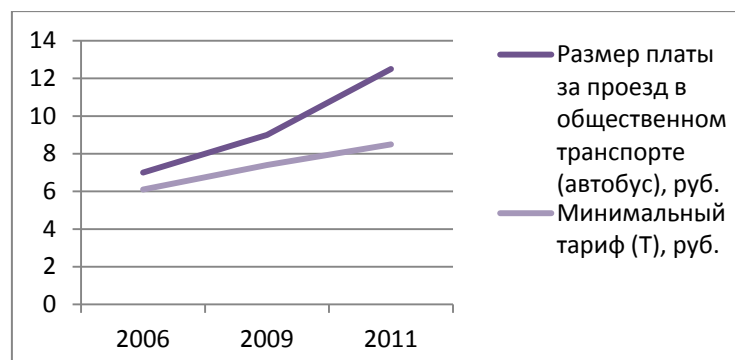


Рис. 2 Значение минимального тарифа (рассчитанного по фактическим затратам) и установленного тарифа на перевозки пассажиров в городе Ростове-на-Дону

Установление тарифа на пассажирские перевозки ниже минимального не обеспечит предприятие необходимыми доходами для осуществления его деятельности по перевозке пассажиров. Следовательно уровень минимального тарифа – это тот предел, меньше которого нельзя устанавливать уровень тарифа на пассажирские перевозки, так как в этом случае транспортные предприятия понесут убыток.

Делаем вывод, что тарифообразование и утверждение величины тарифов следует рассматривать в числе приоритетных задач региональных и муниципальных властей, направленных на высокую обоснованность тарифов, создание условий для повышения финансово-экономической устойчивости и эффективной работы перевозчиков, улучшение качества предоставляемых услуг с тем, чтобы стимулировать пользование населением услугами общественного пассажирского транспорта в пределах их социально обусловленной и жизненно необходимой транспортной подвижности [4]. Регулирование тарифов должно решать задачу обеспечения обоснованности действующего тарифа с точки зрения методики его расчета, исключать включение в тариф необоснованных затрат, убытков от неэффективной деятельности и т. п.

Литература

1. Евгений Чемоданов/Тарифный вопрос//Известия (Россия). 2009, №214(27985).
2. Бычков В. П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 384 с. – (Высшее образование).
3. Е. Криницкий/Пассажирский транспорт: организация и порядок//Автомобильный транспорт. №4, 2008.
4. Тарифообразование на пассажирские перевозки//Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт. 2007, №12.
5. В.Г. Кочерга М.Н. Поздняков / Современные подходы к разработке комплексных схем организации дорожного движения // Транспорт Российской Федерации//СПб. - №1, 2011.