

МЕТОДИКА РАСЧЕТА ТАРИФА НА ГОРОДСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ Г. КРАСНОЯРСКА И ФАКТОРЫ, ОКАЗЫВАЮЩИЕ СУЩЕСТВЕННОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЕГО ФОРМИРОВАНИЕ

Хохрякова Мария Андреевна

студент, Сибирский Федеральный Университет, РФ, г. Красноярск

Новикова Валерия Сергеевна

студент, Сибирский Федеральный Университет, РФ, г. Красноярск

Феоктистов Олег Георгиевич

научный руководитель, канд. техн. наук, доц. кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов», Сибирский Федеральный Университет, РФ, г. Красноярск

Транспортные тарифы на городские пассажирские перевозки представляют собой цену на перевозку, а также услуги, оказываемые транспортом. Тарифы должны обеспечивать транспортному предприятию возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли. Для покупателя транспортных услуг, в свою очередь, тарифы должны являться доступными и приемлемыми. В связи с этим, актуальным становится вопрос о принципах формирования тарифов на городские пассажирские перевозки и факторах, оказывающих непосредственное влияние на стоимость тарифа.

Согласно пункту 1 статьи 15 Федерального закона от 13.07.2015г. № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 № 220-ФЗ (действующая редакция, 2016): «Регулируемые тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок устанавливаются органом государственной власти субъекта Российской Федерации, если иное не установлено законом данного субъекта Российской Федерации».

Таким образом, методика формирования тарифа для различных субъектов РФ специфична. Рассмотрим более подробно методику расчета тарифа на городские пассажирские перевозки г. Красноярска.

Согласно постановлению правительства Красноярского края от 28 сентября 2012 года № 492-п «Об утверждении методики формирования регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Красноярского края» (в редакции Постановления Правительства Красноярского края от 05.04.2016 № 153-п): «Расчет тарифа для городских перевозок определяется в форме тарифа в рублях за одну поездку пассажира (тарифа за провоз одного багажного места)» и рассчитывается по формуле 1:

$$Ц_{\text{б}} = \frac{P_{\text{км}} \cdot l_{\text{ср}}}{Q_{\text{норм}}}, \quad (1)$$

$\text{Ц}_б$ - тариф за одну поездку пассажира по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городском сообщении (тариф за провоз одного багажного места), руб.;

$\text{РТ}_{км}$ - расчетный тариф на перевозку пассажиров на 1 км пробега, руб./км;

$l_{ср}$ - средняя дальность поездки пассажира по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городском сообщении, км (для Красноярска рекомендуется не более 6,15);

$Q_{норм}$ - нормативное количество пассажиров, одновременно перевозимых в автобусе исходя из стандартов качества обслуживания населения, чел.

Расчетный тариф на перевозки на 1 км пробега определяется в виде суммы укрупненных элементов затрат (каждый из которых определен на 1 км пробега) по формуле 2:

$$\text{РТ}_{км} = Z + M + A + П, \quad (2)$$

где: $\text{РТ}_{км}$ - Расчетный тариф на перевозки на 1 км пробега

Z - норматив зарплатоемкости;

M - норматив материалоемкости;

A - амортизация;

П - норматив прибыли.

С целью более наглядного представления методики формирования тарифа, рассмотрим агрегированную структуру расходов автотранспортного предприятия (АТП).

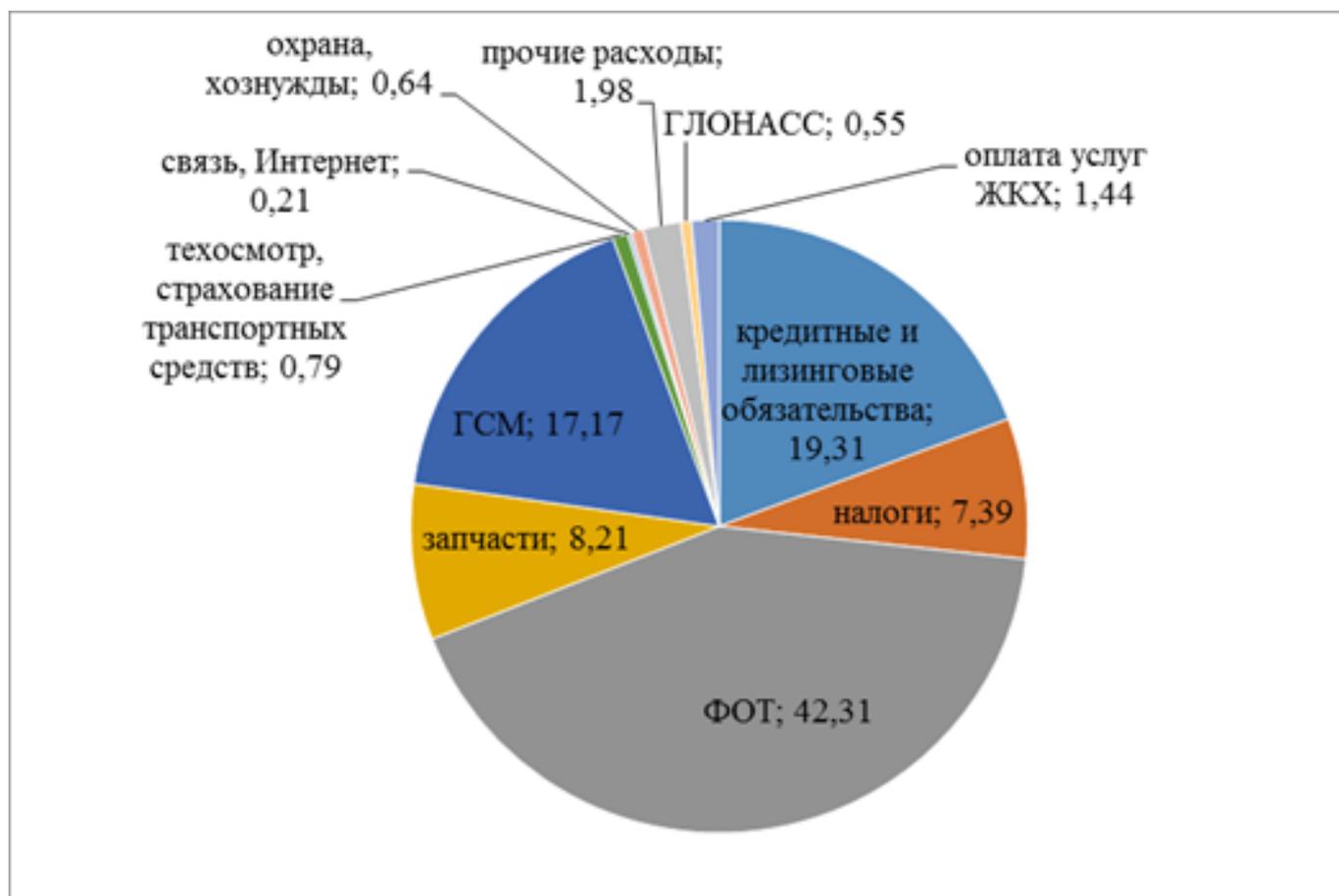


Рисунок 1. Агрегированная структура расходов АТП

Из рисунка 1 видно, что наибольший удельный вес в структуре расходов АТП занимают расходы на кредитные и лизинговые обязательства, горюче-смазочные материалы и фонд оплаты труда – 19,31; 17,17% и 42,31% соответственно.

Рассмотрим влияние данных трех факторов на формирование тарифа на перевозку пассажиров городским общественным автомобильным транспортом в г. Красноярске, исходя из изменения цены проезда за последние 10 лет.

Изменение цены проезда на городском общественном пассажирском автомобильном транспорте в г. Красноярске представлено в таблице 1.

Таблица 1.

Изменение цены проезда на городском общественном пассажирском автомобильном транспорте в г. Красноярске

Дата	Стоимость проезда до повышения, руб.	Стоимость проезда после повышения, руб.	Дина
Янв. 2006 г.	7	8	
Авг. 2007 г.	8	10	
Авг. 2008 г.	10	11	
Дек. 2010 г.	11	13	
Окт. 2012 г.	13	16	
Янв. 2014 г.	16	19	
Окт. 2015 г.	19	22	

Из таблицы видно, что цена проезда в рассматриваемый период с 2006 по 2016 гг. возросла в 3,14 раза.

Чем же вызвано столь существенное повышение стоимости? Ответ кроется в агрегированной структуре расходов АТП. Очевидно, что все расходы АТП включаются в стоимость цены проезда. Следовательно, повышение цены проезда вызвано повышением стоимости расходов, включаемых в данную цену.

Затраты на кредитные и лизинговые обязательства отражает стоимость приобретаемого автобуса. Затраты и стоимость находятся в прямопропорциональной зависимости: чем выше стоимость, тем выше затраты на кредитные и лизинговые обязательства. Исходя этого, оценим динамику средней стоимости автобуса на первичном рынке продаж в России [4].

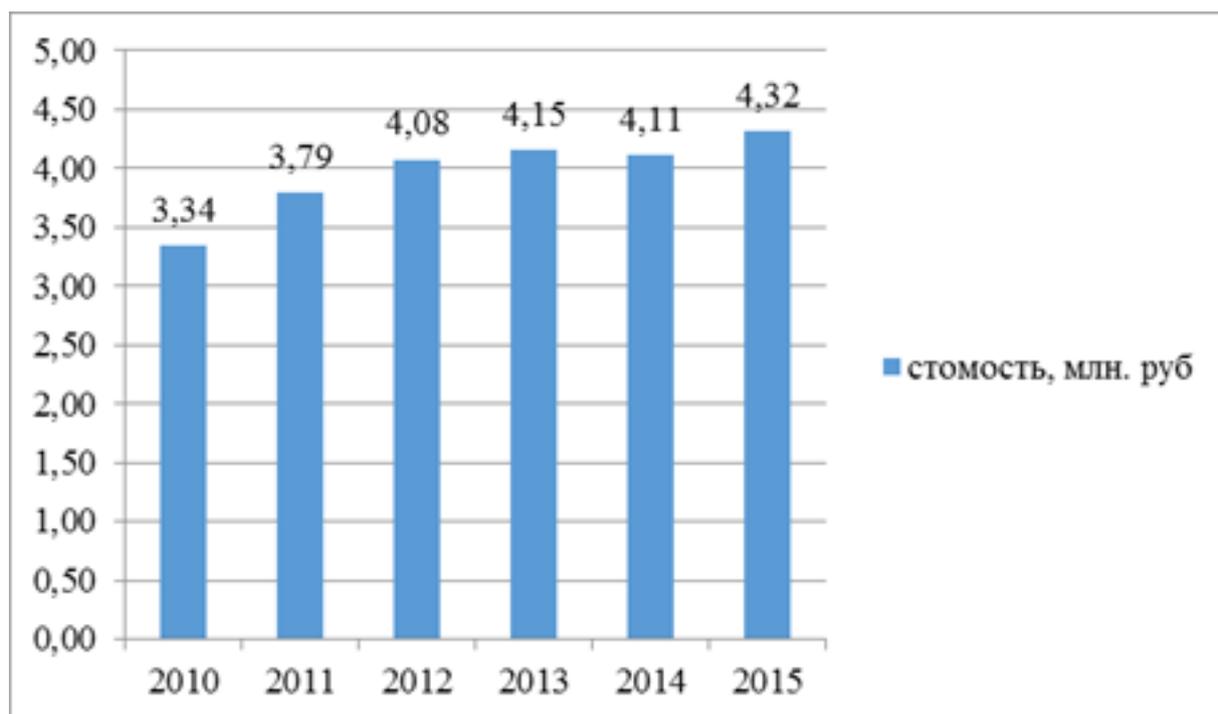


График 1. Изменение средней стоимости автобуса

В 2015 г. средняя стоимость автобуса составила 4,32 млн.руб., что на 29% больше аналогичной стоимости в 2010 г.

Второй агрегированный показатель, который занимает значительную долю в расходах АТП это расходы на горюче-смазочные материалы.

Изменение цены на дизельное топливо представлено на графике 1 [2].

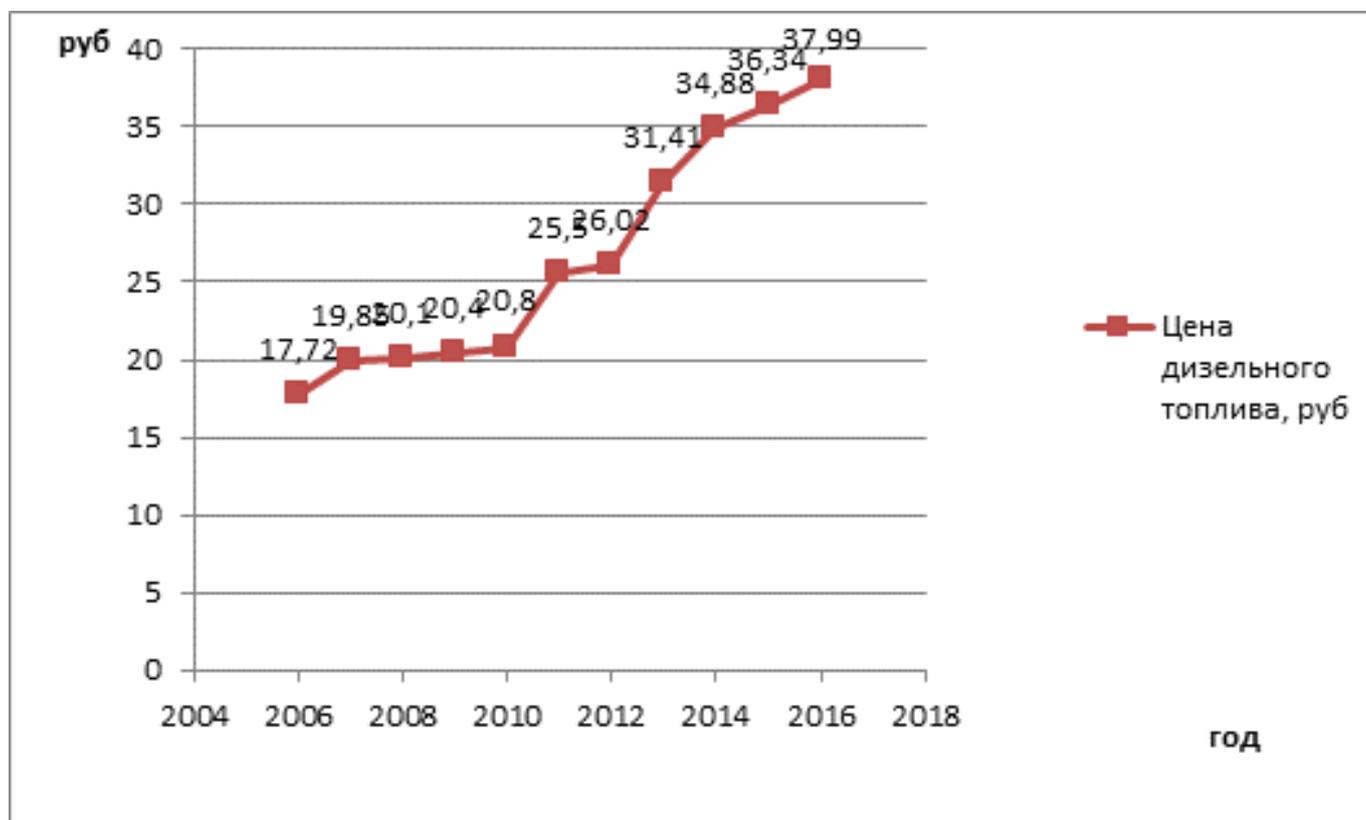


График 2. Изменение цены на дизельное топливо в г. Красноярске

Стоимость дизельного топлива в рассматриваемый период с 2006 по 2016 гг. по г. Красноярску увеличилась в 2,14 раза.

Последний показатель - расходы на оплату труда. Изменение среднемесячной заработной платы населения дает четкое представление об изменении расходов на оплату труда.

Изменение среднемесячной заработной платы населения г. Красноярска представлено на графике 3 [2].

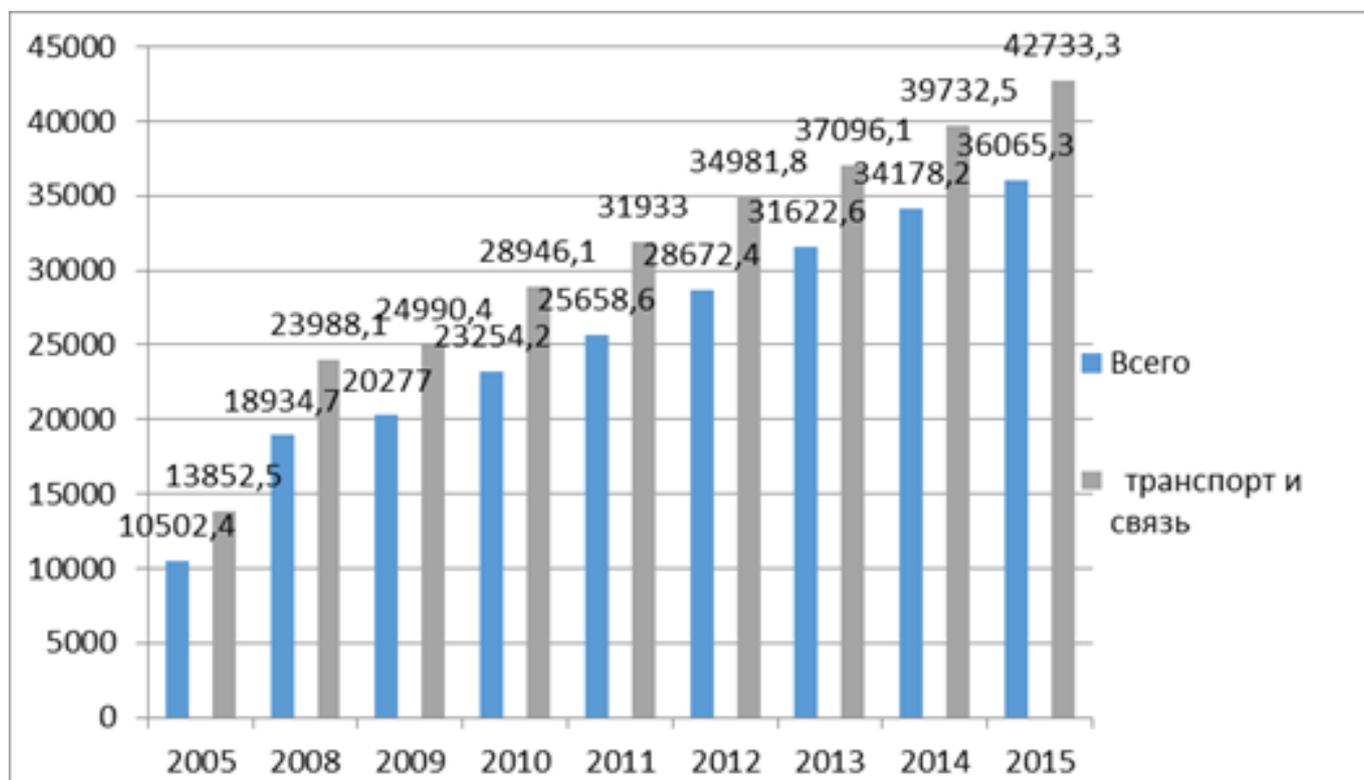


График 2. Изменение среднемесячной заработной платы населения г. Красноярск

За последние 10 лет среднемесячная заработная плата в г. Красноярске для работников транспортной отрасли увеличилась в 3,1 раза.

На основании рассмотренных данных, можно сделать вывод о существенном влиянии представленных трех показателей на формирование тарифа. Повышение цены проезда на городском пассажирском транспорте обусловлено:

1. Повышением средней стоимости автобуса на российском первичном рынке продаж;
2. Повышением стоимости дизельного топлива;
3. Повышением среднемесячной заработной платы.

Список литературы:

1. Министерство Красноярского края – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.krskstate.ru/80>.
2. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://krasstat.gks.ru/>.
3. Федеральная служба государственной статистики – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>.
4. IndexBox Marketing – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.indexbox.ru/>.