

УДК 656.1/5

Исследование безубыточности регулярных пассажирских автомобильных перевозок

Сюсюкало Ю.С., Якунин С.Н.

ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный университет», г. Оренбург

Аннотация. В статье проведён анализ показателей перевозок пассажиров автобусами, рассмотрены вопросы возможности снижения безубыточности регулярных пассажирских перевозок, а также моделирование безубыточности автотранспортных перевозок.

Ключевые слова: моделирование, пассажирские перевозки, автомобильный транспорт, затраты перевозчиков, безубыточность.

Break-even study of regular passenger road transport

Syusyukalo Yu. S., Yakunin S. N.

Federal State Budget Educational Institution of Higher Education «Orenburg State University», Orenburg

Annotation. The article analyzes the indicators of passenger transportation by buses, considers the possibility of reducing the break-even rate of regular passenger transportation, as well as modeling the break-even rate of road transport.

Keywords: modeling, passenger transportation, road transport, carrier costs, break-even.

В большинстве городов Российской Федерации регулярные пассажирские перевозки являются основным, иногда единственным и доступным способом передвижения, но в тоже время остаются нерентабельными.

На сегодняшний день основную роль при перемещениях пассажиров выполняют городские, пригородные и междугородные перевозки. В структуре автобусных перевозок преобладают городские и пригородные пассажиропотоки, что составляют более 60%. С 2015 года снижались пассажирооборот и объем перевезенных пассажиров. Это связано с увеличением числа личных автомобилей и увеличением

тарифов на перевозки транспортом общего пользования, а также снижением качества предоставляемых услуг.

Статистические данные, характеризующие пассажирские перевозки автобусами, за период 2010–2019 год в Оренбургской области представлены на рисунках 1, 2, в таблице 1.

Согласно данным, наибольшее количество эксплуатируемых автобусов общего пользования на 100 000 человек населения приходится на 2013 год. С 2015 года наблюдается спад.

Таблица 1 – Перевозки пассажиров автобусами общего пользования за период 2010–2019 г.г. в Оренбургской области

Год	Количество поездок на 100 тыс. населения, тыс.поездок	Год	Количество поездок на 100 тыс. населения, тыс.поездок
2010	199,30	2015	186,97
2011	191,03	2016	189,30
2012	189,14	2017	185,50
2013	181,49	2018	179,60
2014	191,70	2019	182,01

Приведённые данные свидетельствуют о тенденции к общему снижению пассажиропотоков, что обусловлено увеличением автомобилизации населения Оренбургской области и ещё острее встаёт проблема безубыточности перевозочной деятельности.

Сегодня основной проблемой при перевозке пассажиров автобусами на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам является нерентабельность этой деятельности, по словам перевозчиков.

Это связано с тем, что такие перевозки считаются социально значимыми, вследствие этого при установлении тарифа на пассажирские перевозки учитывается платежеспособность населения региона, а не

фактическая стоимость перевозок. В то же время уполномоченные органы исполнительной власти не в полной мере компенсируют расходы перевозчиков, что связано с отсутствием необходимых средств в региональных бюджетах.

Федеральным законодательством № 220-ФЗ существует требование осуществлять пассажирские перевозки по регулируемым тарифам на основании договора между перевозчиком и заказчиком.

Настоящий договор применяется для оплаты работы перевозчика, заключающийся в выполнении конкретного числа рейсов определенным классом транспортных средств по указанным маршрутам.

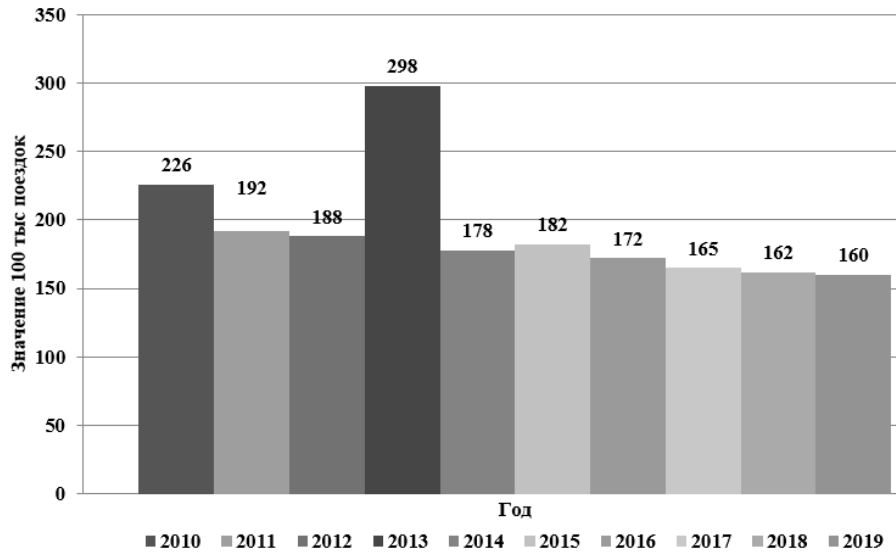


Рисунок 1 – Количество автобусов общего пользования на 100 тыс. человек населения

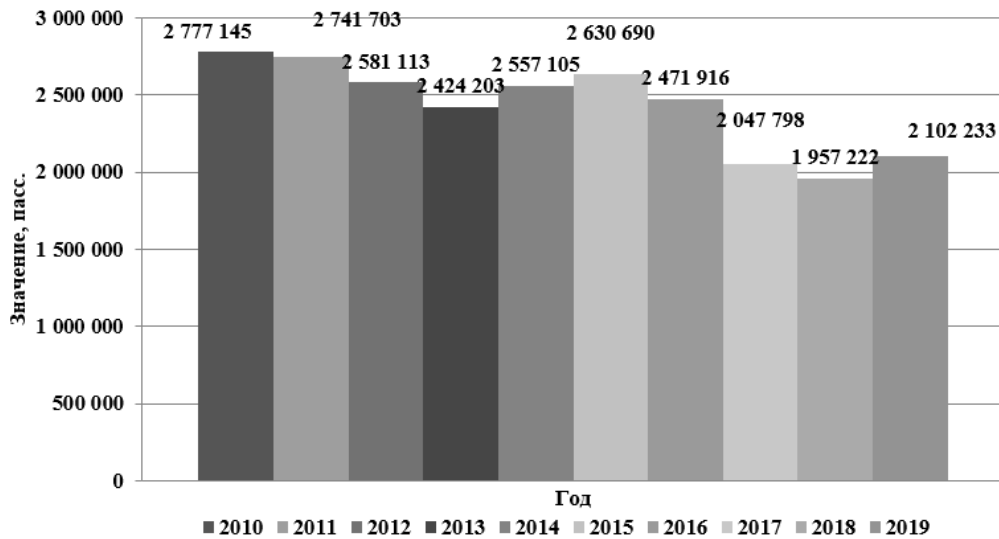


Рисунок 2 - Пассажирооборота автобусами общего пользования за период 2010-2019 гг. в Оренбургской области

Существует два способа оплаты выполненных перевозчиком работ:

- пассажирский тариф полностью оплачивается заказчику;
- стоимость проезда пассажира остается перевозчику.

Во втором случае клиент обязан субсидировать упущенную перевозчиком выручку, поскольку действующие регулируемые тарифы (а также имеющиеся льготы на проезд) не дают возможность покрыть все затраты перевозчика на пассажирские перевозки.

Для определения стоимости единицы работы был разработан специальный Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный приказом от 8 декабря 2017 г. № 513, зарегистрированный в Министерстве Юстиции Российской Федерации 28 декабря 2017 г. № 49537 [5].

Стоимость 1 км пробега пассажирского транспортного средства, определенная в соответствии с Методикой определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденная распоряжением Минтранса от 15 декабря 2017 г. № НА-229-р [6], явилась основанием для определения исходной наибольшей договорной стоимостью, которая устанавливается в Порядке.

Для сопоставления стоимости 1 км пробега транспортного средства, рассчитанной в соответствии с Методикой, были проведены испытания на основе исходной информации по существующим маршрутам [6].

На рисунке 3 приведены результаты расчета стоимости 1 км пробега для трех классов баз транспортных средств на действующей маршрутной сети в соответствии с Методикой [6].

Наименование показателя	Класс ТС		
	большой	средний	малый
Себестоимость 1 км пробега, руб./км	120,84	91,72	82,84
Расходы на оплату труда водителей и кондукторов, руб./км	47,85	32,94	29,82
Отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов, руб./км	14,35	9,88	8,95
Расходы на топливо для автобусов	21,97	19,14	18,75
Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов, руб./км	1,65	1,44	1,41
Расходы на износ и ремонт шин автобусов, руб./км	0,72	0,63	0,27
Расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автобусов, руб./км	9,40	6,92	4,83
Амортизация автобусов, руб./км	0,26	0,25	0,38
Величина прочих расходов по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами, руб./км	24,63	20,53	18,44

Рисунок 3 – Себестоимость 1 км пробега, рассчитанная по «Методике определения начальной (максимальной) цены контракта» [6]

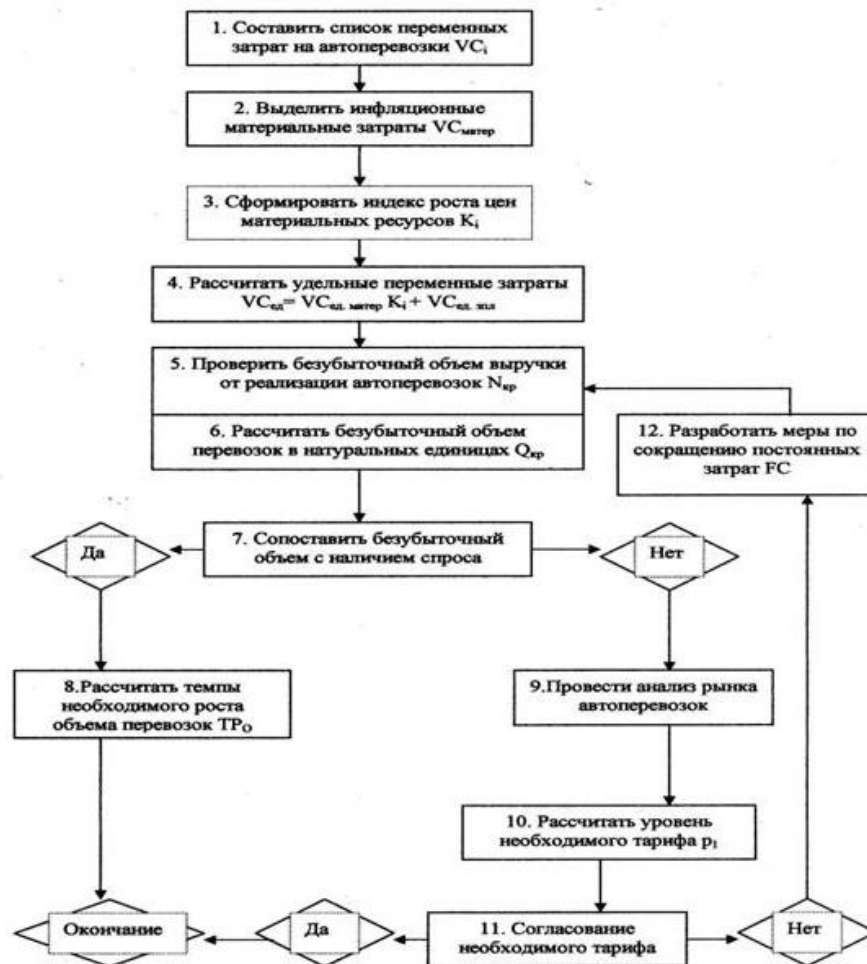


Рисунок 4 - Блок-схема алгоритма моделирования безубыточной работы АТП

Для эффективной работы предприятия в условиях свободных цен необходимо выполнение определенных условий [7]:

- наличие сбалансированной тарифной политики,
- постоянная работа по корректировке тарифов,
- рациональное применение тарифной системы, действующей на предприятии.

Для решения задачи установления уровня тарифа в условиях изменений внешней среды, то есть факторов, не зависящих от деятельности АТП, в частности инфляционного повышения цен на топливно-смазочные материалы, процедура может быть представлена в следующей последовательности шагов:

1. Составить список элементов переменных затрат на автоперевозки.

2. Среди всех переменных элементов затрат выделить те, которые подвержены инфляционному росту.

3. Сформировать индекс роста цены i -го материального элемента.

4. Рассчитать удельные переменные затраты.

5. Проверить безубыточный объем выручки от реализации автоперевозок.

6. Рассчитать безубыточный объем перевозок в натуральных единицах.

7. Сопоставить безубыточный объем перевозок в натуральных единицах с наличием клиентурного плана (или платежеспособного спроса).

8. Рассчитать темпы необходимого роста объем перевозок в натуральных единицах.

9. При необеспеченности заказов на рассчитанные по п.7 объемы, произвести анализ рынка автоперевозок.

11. Провести работу по согласованию нового тарифа.

12. В случае невозможности согласования нового тарифа, произвести анализ постоянных затрат и разработать меры по сокращению постоянных затрат АТП. С новым уровнем постоянных затрат вернуться к п.5.

После прохождения нового цикла алгоритма по пунктам 5-11 принять решение об оптимальном управлении работой АТП в случае инфляционного роста цен на материальные затраты.

Алгоритм моделирования безубыточной работы АТП с помощью инструмента ценового регулирования может быть представлен в виде блок-схемы (рисунка 4).

Таким образом, специалисты автотранспортных предприятий смогут оптимальным образом решать проблемы, периодически возникающие во внешней макроэкономической системе и носящие независимый от них характер, используя в качестве инструментария эффективного управления предлагаемый алгоритм моделирования безубыточной перевозочной деятельности.

Литература:

1. Матанцева О. Ю. Правовые аспекты экономической устойчивости автотранспортной организации: монография. / О. Ю. Матанцева. — М.: Юстицин форм, 2016. — 248 с.
2. Матанцева О. Ю. Особенности тарифного регулирования на автомобильном транспорте, отраженные в проекте Федерального закона «Об автомобильном транспорте и автотранспортной деятельности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Право и экономика. — № 10. — 2010. С. 4–9.
3. Матанцева О. Ю. Особенности механизма формирования начальной максимальной цены контракта для перевозки пассажиров по регулярным автобусным маршрутам // Сборник: Россия: тенденции и перспективы развития Ежегодник. Ответственный редактор: В. И. Герасимов. Москва, 2017. С. 877–880.
4. Аредова А. К. Сравнение результатов расчета себестоимости 1 км пробега по Методу и порядку определения НМЦК // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: Сборник научных трудов. — М.: Изд-во «ЭконИнформ», 2018, вып. 2. С. 85–92.
5. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденный приказом от 8 декабря 2017 г. № 513, зарегистрированный в Министерстве Юстиции Российской Федерации 28 декабря 2017 г. № 49537.
6. Методика определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденная распоряжением Минтранса от 15 декабря 2017 г. № НА 229-р.
7. Еремеева, Л.Э. Основы экономики автотранспортного предприятия : учебное пособие 2-ое изд. / Л.Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. - Сыктывкар: СЛИ, 2010. - 256 с.

References:

1. Matantseva O. Yu. Legal aspects of economic stability of a motor transport organization: monograph. / O. Yu. Matantseva. - M.: Justicin form, 2016. - 248 p.
2. Matantseva O. Yu. Features of tariff regulation in automobile transport, reflected in the draft Federal law "on automobile transport and motor transport activities and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation // Law and Economics. - No. 10. - 2010. P. 4-9.
3. Matantseva O. Yu. Features of the mechanism for forming the initial maximum contract price for passenger transportation on regular bus routes // Collection: Russia: trends and prospects of development Yearbook. Responsible editor: V. I. Gerasimov. Moscow, 2017. Pp. 877-880
4. Aredova A. K. Comparison of the results of calculating the cost of 1 km of mileage according to the Method and procedure for determining the NMCC // National and international financial and economic problems of automobile transport: Collection of scientific papers. - M.: Ekoninform publishing House, 2018, vol. 2. Pp. 85-92.
5. The procedure for determining initial (maximum) contract price and the price of the contract concluded with single supplier (contractor, performer) in procurement in the field of regular carriage of passengers and Luggage by road and urban ground electrical transport, approved by order of 8 December 2017 no. 513, registered in Ministry of Justice of the Russian Federation on December 28, 2017 number 49537.



www.esa-conference.ru

6. The method of determining the initial (maximum) contract price and the price of the contract concluded with single supplier (contractor, performer) in procurement in the field of regular carriage of passengers and Luggage by road and urban ground electrical transport, approved by decree of the Ministry of transport from December 15, 2017 No. 229-R.

7. Eremeeva, L. E. Fundamentals of the economy of a motor transport enterprise: textbook 2nd ed. / L. E. Eremeeva ; Sykt. lesn. in-t. - Syktyvkar: SLI, 2010. - 256 p.