

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ

УДК 656.132+338.5

С. А. Легкий, канд. экон. наук, Д. В. Луценко

**Автомобильно-дорожный институт (филиал)
федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования «Донецкий национальный технический университет»
в г. Горловка**

МЕТОДИКА РАСЧЕТА ТАРИФА НА ГОРОДСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ С УЧЕТОМ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ И КОМФОРТНОСТИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Проведен анализ известных методик расчета тарифов на городские автобусные перевозки. Выявлены их недостатки, сделаны выводы по усовершенствованию этих методик. Усовершенствована методика расчета тарифов на городские автобусные перевозки, которая учитывает при расчете тарифа качество обслуживания пассажиров, а также класс комфортности эксплуатируемых автобусов.

Ключевые слова: перевозки городские автобусные, методика расчета тарифа, себестоимость перевозок, рентабельность перевозок, качество обслуживания пассажиров, комфортность автобусов

Постановка проблемы

Современные рыночные условия диктуют новые подходы к тарифной политике и тарифообразованию на услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом. Ужесточение конкуренции на рынке транспортных услуг делает основными факторами конкурентоспособности автотранспортных предприятий тариф за перевозку, качество обслуживания пассажиров и комфортность применяемых автобусов. Вполне очевидно, что при одинаковых тарифах на перевозку пассажиры выберут для доставки в пункт назначения тот маршрут, на котором комфортность автобусов и качество обслуживания пассажиров автобусов выше.

Поэтому проблема усовершенствования методики расчета тарифа на городские автобусные перевозки с учетом качества обслуживания пассажиров и комфортности подвижного состава является очень актуальной.

Анализ последних исследований и публикаций

Проведенный анализ нормативно-законодательных документов позволил выявить приказы и методические указания по установлению тарифов на городские автобусные перевозки пассажиров [1–3]. Согласно этим нормативным документам тариф на перевозку рассчитывается в соответствии с годовым объемом перевозки пассажиров, годовыми затратами на эти перевозки, существующими в отрасли нормами и нормативами, платежами в бюджет, с учетом закладываемой на перспективу прибыли, дающей возможность для дальнейшего развития предприятия.

В частности, тарифы на городские автобусные перевозки пассажиров по маршрутам общего пользования (в обычном режиме движения) в Донецкой Народной Республике определяются по такой формуле [1]:

$$T = \frac{(S_n + P_n) - D_{dp}}{Q_n}, \text{ руб/пасс,} \quad (1)$$

где S_n – годовая плановая себестоимость перевозок пассажиров, руб.;

P_n – годовая плановая прибыль от перевозок пассажиров, руб.;

D_{op} – годовые плановые доходы от других видов деятельности, связанных с перевозками пассажиров, руб.;

Q_n – годовой планируемый объем перевозок пассажиров, пасс.

Нормативная база Республики Казахстан содержит методику расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам [2].

В этой методике предлагается рассчитывать тариф на городские автобусные перевозки пассажиров на маршрутах общего пользования по формуле

$$T = \frac{\sum Z_i \cdot K_p \cdot K_{ндс}}{Q}, \text{ руб/пасс}, \quad (2)$$

где $\sum Z_i$ – годовые затраты по всем видам i -тых расходов на осуществление перевозки пассажиров (автомобильное топливо, смазочные и другие эксплуатационные материалы, ремонт и техническое обслуживание автобусов, замена и эксплуатационный ремонт автомобильных шин, амортизация автобусов, заработная плата водителей и кондукторов, накладные и другие расходы), руб.;

Q – количество пассажиров, которое фактически было перевезено за предыдущий год (или прогнозируемое количество пассажиров), пасс.;

K_p – коэффициент, учитывающий рентабельности перевозок (1,25);

$K_{ндс}$ – коэффициент, учитывающий налог на добавленную стоимость (1,12).

Для определения тарифов на городские автобусные перевозки пассажиров в России разработаны «Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования» [3].

Эти методические рекомендации предлагают рассчитывать величину экономически обоснованной стоимости 1 км пробега автобуса (пассажирского транспортного средства), осуществляющего перевозки пассажиров на городских автобусных маршрутах общего пользования, являющейся базовой для определения экономически обоснованного тарифа на перевозку одного пассажира по таким формулам:

– для одной модели автобуса (пассажирского транспортного средства):

$$C_{1км} = S_{1км}^i \cdot \left(1 + \frac{(R_{пер} + R_{ин.акт} + R_{ин.пас})}{100}\right), \text{ руб/км}; \quad (3)$$

– для парка автобусов (пассажирских транспортных средств) за определенный период времени:

$$C_{сумм} = \sum_{i=1}^n (S_{1км}^i \cdot L_{общ}^i) \cdot \left(1 + \frac{(R_{пер} + R_{ин.акт} + R_{ин.пас})}{100}\right), \text{ руб/км}; \quad (4)$$

где $S_{1км}^i$ – себестоимость 1 км пробега на маршруте общего пользования i -го автобуса (пассажирского транспортного средства), руб/км;

$R_{пер}$ – рентабельность перевозки пассажиров, %;

$R_{ин.акт}$ – инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление активной части основных средств, %;

$R_{ин.пас}$ – инвестиционная составляющая в рентабельности на обновление пассивной части основных средств, %;

$L_{общ}^i$ – общий пробег i -го автобуса (пассажирского транспортного средства) за определенный период времени, км.

Экономически обоснованная стоимость перевозки одного пассажира на городских автобусных маршрутах общего пользования определяется по такой формуле

$$C_{\text{пасс}} = \frac{C_{\text{сумм}}}{Q}, \text{ руб/пасс}, \quad (5)$$

где Q – объем перевозок пассажиров, планируемый к выполнению за определенный период времени на городских автобусных маршрутах общего пользования, пасс.

Преимущество рассмотренных методик расчета тарифов по установлению тарифов на городские автобусные перевозки пассажиров является удобство расчета тарифов, наличие необходимой для расчета справочно-нормативной документации, необходимой информации у каждого автотранспортного предприятия относительно собственных затрат на перевозку пассажиров, а также других затрат, связанных с этими перевозками.

Кроме этого, преимуществами рассмотренных методик расчета тарифов по установлению тарифов на городские автобусные перевозки пассажиров также является учет в них планируемого объема перевозок пассажиров, определяемого при помощи одного из известных методов обследования пассажиропотоков на маршрутах на настоящий период времени.

Также необходимо отметить существенное преимущество методики расчета тарифов [3], которое заключается в наличии рекомендаций по установлению уровня рентабельности перевозок пассажиров, обеспечивающих экономико-финансовую устойчивую деятельность предприятий автомобильного транспорта и включающих инвестиционную составляющую на обновление всех частей основных средств.

К недостаткам рассмотренных методик необходимо отнести следующие: нет четкой регламентации относительно затрат, включаемых в тариф, что приводит к включению в него необоснованных затрат автотранспортного предприятия; в некоторых методиках отсутствует формула определения годовой прибыли от перевозок пассажиров; во всех методиках отсутствует учет в тарифе показателей качества обслуживания пассажиров и комфортности используемых на маршрутах автобусов.

Целью исследования является усовершенствование методики расчета тарифа на городские автобусные перевозки с учетом качества обслуживания пассажиров и комфортности подвижного состава.

Изложение основного материала исследования

Анализ существующих методик расчета тарифов на городские автобусные перевозки, выявление их преимуществ и недостатков позволили усовершенствовать методику расчета тарифов на городские автобусные перевозки с учетом качества обслуживания пассажиров и комфортности подвижного состава.

1. Тариф на городские автобусные перевозки устанавливается на перевозку одного пассажира и определяется по следующей формуле

$$T = \frac{S_n \cdot \left(1 + \frac{R_n}{100}\right)}{Q_n}, \text{ руб/пасс.}, \quad (6)$$

где S_n – плановая годовая себестоимость перевозок, руб.;

R_n – планируемая рентабельность перевозок, обеспечивающая развитие перевозчиков, %;

Q_n – планируемый годовой объем перевозок пассажиров, пасс.

Учитывая, что Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [4] рекомендуется обследование

пассажиропотоков на городских автобусных маршрутах проводить с использованием табличного метода, мы рекомендуем использовать его в предлагаемой нами методике.

Уровень рентабельности перевозок, обеспечивающий развитие перевозчиков, определяется с учетом качества обслуживания пассажиров и класса комфортности автобусов.

2. Плановая годовая себестоимость перевозок пассажиров включает следующие статьи затрат:

- расходы на заработную плату водителей;
- отчисления из заработной платы водителей на социальные мероприятия;
- расходы на топливо;
- расходы на смазочные материалы;
- расходы на автомобильные шины;
- расходы на аккумуляторные батареи;
- расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт автобусов;
- расходы на амортизацию автобусов;
- общепроизводственные расходы.

2.1. Расходы на заработную плату водителей

Расходы на заработную плату водителей определяются по формуле

$$ЗП_{год} = t_{ч.год} \cdot АЧ_g^i \cdot (1 + \sum K), \text{ руб}, \quad (7)$$

где $t_{ч.год}$ – часовая тарифная ставка водителя, руб/ч;

$АЧ_g^i$ – планируемое годовое количество часов работы автобуса i -й марки на линии, ч.;

$\sum K$ – суммарный коэффициент, учитывающий минимальные доплаты и надбавки к тарифным ставкам водителей в относительных величинах.

Перечень и величины часовых тарифных ставок водителей и коэффициенты, учитывающие доплаты и надбавки к тарифным ставкам, приведены в Отраслевом соглашении по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации на 2020–2022 годы [5].

2.2. Отчисления из заработной платы водителей на социальные мероприятия

Отчисления из заработной платы водителей на социальные мероприятия определяются по формуле

$$О_{см} = K_{см} \cdot ЗП_{год}, \text{ руб/ч}, \quad (8)$$

где $K_{см}$ – ставка отчислений на социальные мероприятия.

Ставки отчислений на социальные мероприятия приведены в Федеральном законе «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Автоматизированная упрощенная система налогообложения» [6].

2.3. Расходы на топливо

Расходы на топливо определяются по формуле

$$P_T = 0,01 \cdot H_T^i \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) \cdot Ц_T \cdot L_{общ}^i, \text{ руб}, \quad (9)$$

где H_T^i – базовая линейная норма расхода топлива автобуса i -й марки, л/100 км ($\text{м}^3/100 \text{ км}$);

K_{Σ} – суммарный корректирующий коэффициент к линейной норме, учитывающий конкретные условия эксплуатации, %;

$Ц_T$ – цена топлива, руб/л (руб/ м^3);

$L_{\text{общ}}^i$ – общий годовой пробег автобуса i -й марки, км.

Базовые линейные нормы расхода топлива автомобилей, перечень корректирующих коэффициентов и их величины приведены в Нормах расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте [7].

2.4. Расходы на смазочные материалы

Расходы на смазочные материалы определяются с учетом расхода топлива для работы автомобилей по следующей формуле

$$P_{\text{см}} = 0,01 \cdot P_T^n \cdot (H_m^i \cdot C_m + H_{\text{тр}}^i \cdot C_{\text{тр}} + H_{\text{сн}}^i \cdot C_{\text{сн}} + H_{\text{нл}}^i \cdot C_{\text{нл}}), \text{ руб}, \quad (10)$$

где H_m^i , $H_{\text{тр}}^i$, $H_{\text{сн}}^i$, $H_{\text{нл}}^i$ – нормы расхода моторных, трансмиссионных, специальных масел (л/100 л топлива) и пластичных смазок (кг/100 л топлива) автобуса i -й марки, соответственно [7];

C_m , $C_{\text{тр}}$, $C_{\text{сн}}$, $C_{\text{нл}}$ – цена моторных, трансмиссионных, специальных масел (руб/л) и пластичных смазок (руб/кг), соответственно;

P_T^n – общий расход топлива, л:

$$P_T^n = 0,01 \cdot H_T^i \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) \cdot L_{\text{общ}}^i, \text{ руб}. \quad (11)$$

2.5. Расходы на автомобильные шины

Расходы на автомобильные шины определяются по формуле

$$P_{\text{ш}} = \frac{C_{\text{ш}} \cdot K_{\text{ш}}^i}{H_{\text{ш}} \cdot K_{\kappa}} \cdot L_{\text{общ}}^i, \text{ руб}, \quad (12)$$

где $C_{\text{ш}}$ – цена автомобильной шины, руб.;

$K_{\text{ш}}^i$ – количество шин, установленных на автобусе i -й марки, ед.;

$H_{\text{ш}}$ – норма эксплуатационного пробега шин, км;

K_{κ} – коэффициент корректирования, учитывающий условия эксплуатации.

Нормы эксплуатационного пробега автошин и коэффициент их корректировки приведены в РД 3112199-1085-02 «Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств» [8].

2.6. Расходы на аккумуляторные батареи

Расходы на аккумуляторные батареи определяются по формуле

$$P_{\text{аб}} = \frac{C_{\text{аб}} \cdot K_{\text{аб}}^i}{H_{\text{аб}} \cdot K_{\kappa} \cdot I^i} \cdot L_{\text{общ}}^i, \text{ руб}, \quad (13)$$

где $C_{\text{аб}}$ – цена аккумуляторной батареи, руб.;

$K_{\text{аб}}^i$ – количество аккумуляторных батарей, установленных на автобусе i -й марки, ед.;

$H_{\text{аб}}$ – эксплуатационная норма среднего ресурса аккумуляторных батарей, месяцев;

K_{κ} – коэффициент корректирования, учитывающий условия эксплуатации;

I^i – фактическая интенсивность эксплуатации автобуса i -й марки, км/месяц.

Эксплуатационная норма среднего ресурса аккумуляторных батарей и коэффициент корректировки, учитывающий условия эксплуатации приведены в РД-3112199-1089-02 «Нормы сроков службы стартерных свинцово-кислотных аккумуляторных батарей автотранспортных средств и автопогрузчиков» [9].

2.7. Расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт автобусов

Расходы на техническое обслуживание и текущий ремонт автобусов включают расходы на оплату труда ремонтных рабочих, отчисления из заработной платы ремонтных рабочих на социальные мероприятия и расходы на материалы и запчасти.

Расходы на оплату труда ремонтных рабочих определяются по формуле

$$ЗП_{p.p} = \sum T_p^i \cdot t_{ч.p.p} \cdot (1 + \sum K), \text{ руб.}, \quad (14)$$

где $\sum T_p^i$ – суммарная трудоемкость работ по ТО и ТР автобуса i -й марки, чел.ч;

$t_{ч.p.p}$ – часовая тарифная ставка рабочего, руб/ч;

$\sum K$ – суммарный коэффициент, учитывающий минимальные размеры доплат и надбавок к тарифным ставкам рабочих в относительных величинах.

Перечень и величины часовых тарифных ставок ремонтных рабочих и коэффициенты, учитывающие минимальные размеры доплат и надбавок к приведены в [5]. Средний разряд рабочих определяется по Нормам расхода материалов и запасных частей на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей [10].

Суммарная трудоемкость работ по ТО и ТР автобуса i -й марки определяется по формуле

$$\sum T_p^i = N_{EO}^i \cdot T_{p.EO}^i + T_{p.TO-1}^i \cdot N_{TO-1}^i + T_{p.TO-2}^i \cdot N_{TO-2}^i + \frac{L_{общ}^i}{1000} \cdot T_{p.TP}^i, \text{ чел.ч.}, \quad (15)$$

где N_{EO}^i – количество ежедневных обслуживаний (ЕО) автобуса i -й марки, ед.;

$T_{p.EO}^i, T_{p.TO-1}^i, T_{p.TO-2}^i, T_{p.TP}^i$ – трудоемкость работ единицы ЕО, ТО-1, ТО-2, текущего ремонта (на 1000 км) автобуса i -й марки, чел.ч;

N_{TO-1}^i, N_{TO-2}^i – количество ТО-1, ТО-2 автобуса i -й марки, ед.

Количество ТО-1 и ТО-2 рассчитывается на основе годового пробега автобусов и нормативов периодичности технического осмотра, которые определяются по Правилам оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомобильного транспорта [11].

Отчисления из заработной платы ремонтных рабочих на социальные мероприятия определяется по формуле (8).

Расходы на материалы и запчасти рассчитываются по следующей формуле

$$P_{м.зч} = N_{EO}^i \cdot H_{EO.м}^i + N_{TO-1}^i \cdot H_{TO-1.м}^i + N_{TO-2}^i \cdot H_{TO-2.м}^i + \frac{L_{общ}^i \cdot (H_{p.м}^i + H_{p.зч}^i)}{1000}, \text{ руб.}, \quad (16)$$

где $H_{EO.м}^i, H_{TO-1.м}^i, H_{TO-2.м}^i$ – нормативы расходов материалов на одно ЕО, ТО-1, ТО-2 автобуса i -й марки, руб.;

$H_{p.м}^i, H_{p.зч}^i$ – нормы расходов материалов и запасных частей на текущий ремонт автобуса i -й марки, руб/1000 км [10].

2.8. Расходы на амортизацию автобусов

Расходы на амортизацию автобусов определяются по формуле [12]

$$P_A = 0,12 \cdot Ц_a^i, \text{ руб.}, \quad (17)$$

где $Ц_a^i$ – остаточная или первоначальная балансовая стоимость автобуса i -й марки, руб.

2.9. Общепроизводственные расходы

Общепроизводственные расходы определяются по формуле [12]

$$OP = 0,2 \cdot (ЗП_{вод} + O_{см} + P_T + P_{см} + P_{ш} + P_{аб} + P_{ТО.ТР} + P_A), \text{ руб/км.} \quad (18)$$

3. Рентабельность перевозок, необходимая для обеспечения развитие перевозчиков и обновления их подвижного состава.

Минимально допустимый и максимально допустимый уровни рентабельности для городских автобусных перевозок равны 9,6 % и 25,55 % [12]. При этом рентабельность перевозок установлена для каждого класса комфортности автобусов [12]. Класс комфортности автобусов определяется согласно [13].

Предлагается дополнительно учесть при обосновании выбора рентабельности перевозок уровень качества обслуживания пассажиров, основой которого послужили нормативы этого качества (уровень и интегральный коэффициент качества перевозки пассажиров, определяемые согласно методике, приведенной в [14]: удовлетворительный (до 0,38–0,5), средний (0,51–0,7) и высокий (свыше 0,7) (таблица).

Таблица – Рекомендуемая рентабельность городских автобусных перевозок, учитывающая уровень качества обслуживания пассажиров и класс комфортности автобусов

Уровень качества обслуживания пассажиров (интегральный коэффициент)	Класс комфортности автобусов	Рентабельность перевозок, %
удовлетворительный (до 0,38–0,5)	–	9,6
средний (0,51–0,7)		9,8
высокий (свыше 0,7)		10,0
удовлетворительный (до 0,38–0,5)	*	10,1
средний (0,51–0,7)		13,8
высокий (свыше 0,7)		17,5
удовлетворительный (до 0,38–0,5)	**	17,6
средний (0,51–0,7)		21,6
высокий (свыше 0,7)		25,55

Выводы

Усовершенствована методика расчета тарифов на городские автобусные перевозки. Новизна данного научного результата заключается в учете в тарифе уровня качества обслуживания пассажиров и класса комфортности автобусов.

Список литературы

1. Донецкая Народная Республика. Законы. Об утверждении Методики расчета тарифов на услуги пассажирского автомобильного транспорта : приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 6 августа 2021 г. № 441. – Текст : электронный // Министерство транспорта Донецкой Народной Республики : [официальный сайт]. – URL: <http://donmintrans.ru/d/1/prikaz/2021/prikaz441.pdf> (дата обращения: 19.08.2024).
2. Республика Казахстан. Законы. Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам : приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13.10.2011 г. № 614. – Текст : электронный // РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан : [сайт]. – URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007297> (дата обращения: 20.08.2024).
3. Российская Федерация. Законы. О введении в действие Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования : Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [официальный сайт]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/3250> (дата обращения: 21.08.2024).
4. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом : Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586. – Текст : электронный // Гарант-ру : [сайт]. – URL: <https://base.garant.ru/74714924/?ysclid=m3fzbx3110596931563#friends> (дата обращения: 22.08.2024).
5. Отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации на 2020–2022 годы. – Текст : электронный // Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации : [официальный сайт]. – URL: <https://mintrud.gov.ru/docs/agreements/1312> (дата обращения: 23.08.2024).

6. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и статьи 18 и 19 Федерального закона «О проведении эксперимента по установлению специального налогового режима «Автоматизированная упрощенная система налогообложения»: Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 239-ФЗ: [принят Государственной Думой 5 июля 2022 года : одобрен Советом Федерации 8 июля 2022 года]. – Текст : электронный // Нормативные акты для бухгалтера : [сайт]. – URL: <https://na.buhgalteria.ru/document/n201576> (дата обращения: 26.08.2024).
7. Российская Федерация. Законы. О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте»: Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р. – Текст : электронный // КонтурНорматив : [сайт]. – URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=426322> (дата обращения: 27.08.2024).
8. РД 3112199-1085-02. Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств : Министерство транспорта Российской Федерации, Департамент автомобильного транспорта ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»: утверждено Первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации от 4 апреля 2002 г.; срок действия до 01.01.2007 г. (Установлен Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 05.01.2004 г. № АК-1-Р). – Текст : электронный // Охрана труда в России : [сайт]. – URL: <https://ohranatruda.ru/upload/iblock/1df/4293845952.pdf> (дата обращения: 27.08.2024).
9. РД-3112199-1089-02. Нормы сроков службы стартерных свинцово-кислотных аккумуляторных батарей автотранспортных средств и автопогрузчиков : распоряжение министерства транспорта Российской Федерации 28.09.2002 г. – Текст : электронный // Гарант-ру : [сайт]. – URL: <https://base.garant.ru/197712/> (дата обращения: 28.08.2024).
10. Нормы расхода материалов и запасных частей на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей : нормативный документ : издание официальное / Министерство транспорта Российской Федерации ; Департамент автомобильного транспорта ; Центроргтрудоавтотранс. – Москва : Центроргтрудоавтотранс, 1996. – 31 с.
11. Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств : постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2001 г. № 290. – Текст : электронный // Гарант-ру : [сайт]. – URL: <https://base.garant.ru/12122634/?ysclid=m3fztpevre329919013> (дата обращения: 28.08.2024).
12. Легкий, С. А. Методический подход к расчету тарифов на услуги пассажирского автобусного транспорта / С. А. Легкий / ГОУ ВПО «ДОНАУИГС» // Сборник научных работ серии «Экономика». – 2018. – Вып. 9. – С. 151–166.
13. Донецкая Народная Республика. Законы. Об утверждении Порядка определения и требований к классу комфортности автобусов : приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 31 марта 2016 г. № 222. – Текст : электронный // Министерство транспорта Донецкой Народной Республики : [официальный сайт]. – URL: <http://donmintrans.ru/d/1/prikaz/Prikaz222.pdf> (дата обращения: 29.08.2024).
14. Большаков, А. М. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов / А. М. Большаков, Е. А. Кравченко, С. Л. Черникова. – Москва : Транспорт, 1981. – 206 с.

С. А. Легкий, Д. В. Луценко

Автомобильно-дорожный институт (филиал)

федерального государственного бюджетного образовательного учреждения

высшего образования «Донецкий национальный технический университет» в г. Горловка

Методика расчета тарифа на городские автобусные перевозки с учетом качества обслуживания пассажиров и комфортности подвижного состава

Актуальность проблемы научного обоснования методики расчета тарифа на городские автобусные перевозки с учетом качества обслуживания пассажиров и комфортности подвижного состава обусловлена тем, что современные рыночные условия диктуют новые подходы к тарифной политике и тарифообразованию на услуги пассажирского автомобильного транспорта. В условиях жесткой конкуренции в качестве основного фактора конкурентоспособности предприятий выступают не только тариф за перевозку, но и качество обслуживания пассажиров, а также комфортность автобусов, осуществляющих перевозки. При прочих равных условиях и одинаковых тарифах пассажиры выберут для перемещения тот маршрут, где комфортность автобусов выше и выше и качество обслуживания пассажиров.

Анализ существующих методик расчета тарифов на городские автобусные перевозки показал, что наибольшее распространение при определении тарифов получили методики, основанные на учете плановых затрат и плановой прибыли, необходимой для развития перевозчика. Преимуществом этих методик расчета тарифов является простота расчета тарифов, предопределенная наличием необходимой справочно-нормативной документации и данными о собственных затратах предприятий. Кроме этого, к преимуществу методик необходимо отнести учет объема перевозок пассажиров при расчете тарифа, который определяется на основании обследования пассажиропотоков на маршрутах на настоящий период времени. Недостатки данных методик заключаются в возможности включения в тариф множества необоснованных затрат перевозчика, которые будут оплачивать пассажиры; отсутствии методики определения плановой годовой прибыли от предоставления услуг; отсутствии учета в тарифе показателей качества обслуживания пассажиров и комфортности используемых на маршрутах автобусов.

Анализ существующих методик расчета тарифов на городские автобусные перевозки, выявление их преимуществ и недостатков, позволили предложить методику расчета тарифов на городские автобусные перевозки с учетом качества обслуживания пассажиров и комфортности подвижного состава. Предлагается устанавливать рентабельность перевозок в зависимости от класса комфортности автобусов и уровня качества обслуживания пассажиров, основой которого послужили нормативы этого качества (уровень и интегральный коэффициент качества перевозки пассажиров).

Использование предлагаемой методики позволит предприятиям, осуществляющим городские автобусные перевозки, рассчитывать экономически обоснованные тарифы на перевозку пассажиров, учитывающие качество обслуживания пассажиров и класс комфортности автобусов, что позволит им повысить уровень своей конкурентоспособности, увеличить долю рынка, получить положительные финансовые результаты и экономическую стабильность. Предлагаемая методика может применяться для расчета тарифов на перевозку пассажиров в других видах сообщения или для других видов пассажирского транспорта с учетом специфики действующих в их отрасли норм расходов материальных и энергетических ресурсов, ставок, налогов и сборов.

ПЕРЕВОЗКИ ГОРОДСКИЕ АВТОБУСНЫЕ, МЕТОДИКА РАСЧЕТА ТАРИФА, СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК, КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ, КОМФОРТНОСТЬ АВТОБУСОВ

S. A. Legkii, D. V. Lutsenko
**Automobile and Road Institute (Branch) of the Federal State Budget Educational Institution
of Higher Education «Donetsk National Technical University» in Gorlovka**
**The Tariff Calculation Methodology for Urban Bus Transportation,
Taking into Account the Passenger Service Quality and Rolling Stock Comfort**

The urgency of the problem of the methodology scientific substantiation for calculating the tariff for urban bus transportation, taking into account the passenger service quality and rolling stock comfort, is due to the fact that modern market conditions dictate new approaches to the tariff policy and tariff formation for passenger road transport services. In conditions of tough competition, the main factor in the competitiveness of enterprises is not only the tariff for transportation, but also the quality of passenger service, as well as the comfort of the buses that carry out transportation. All other things being equal and the same tariffs, passengers will choose to travel the route where the comfort of buses and the quality of passenger service is higher.

The analysis of existing methods for calculating tariffs for urban bus transportation has shown that the most widely used methods for determining tariffs are based on accounting for planned costs and planned profits necessary for the development of the carrier. The advantage of these tariff calculation methods is the simplicity of tariff calculation, which is predetermined by the availability of the necessary reference and regulatory documentation and data on the enterprises' own costs. In addition, the advantage of the methods is to take into account the volume of passenger traffic when calculating the tariff, which is determined based on a survey of passenger traffic on routes for the current time period. The disadvantages of these methods are the possibility of including in the tariff many unjustified costs of the carrier, which will be paid by passengers; the absence of a method for determining the planned annual profit from the provision of services; the absence of consideration in the tariff of indicators of the passenger service quality and the comfort of the buses used on the routes.

The analysis of existing methods for calculating tariffs for urban bus transportation, identifying their advantages and disadvantages, allowed us to propose a tariff calculation methodology for urban bus transportation, taking into account the passenger service quality and rolling stock comfort. It is proposed to establish the profitability of transportation depending on the comfort class of buses and the level of the passenger service quality, which is based on the standards of this quality (the level and integral coefficient of passenger transportation quality).

The use of the proposed methodology will allow enterprises engaged in urban bus transportation to calculate economically reasonable tariffs for passenger transportation, taking into account the passenger service quality and the comfort class of buses, which will allow them to increase their competitiveness, market share, to obtain positive financial results and economic stability. The proposed methodology can be used to calculate tariffs for passenger transportation in other modes of communication or for other types of passenger transport, taking into account the norm specifics of the material and energy resources expenditure, rates, taxes and tariffs in their industry.

URBAN BUS TRANSPORTATION, TARIFF CALCULATION METHODOLOGY, TRANSPORTATION COST, TRANSPORTATION PROFITABILITY, PASSENGER SERVICE QUALITY, BUS COMFORT

Сведения об авторах:

С. А. Легкий

SPIN-код РИНЦ: 6047-7196
ORCID ID: 0000-0003-0049-578X
Телефон: +7 949 316-84-49
Эл. почта: LegkiySA@mail.ru

Д. В. Луценко

Телефон: +7 949 342-79-07
Эл. почта: lvd.37@mail.ru

Статья поступила 11.09.2024

© С. А. Легкий, Д. В. Луценко, 2025

*Рецензент: Н. А. Селезнева, канд. экон. наук, доц.,
Автомобильно-дорожный институт
(филиал) ДонНТУ в г. Горловка*