

## **АНАЛИЗ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**М.В. Воробьева**

*ГУ «Главное управление дорожного и транспортного  
хозяйства Нижегородской области»*

В Нижегородской области органы исполнительной власти осуществляют государственное регулирование тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщении, речным транспортом в пригородном, местном сообщении и на переправах, а также железнодорожным транспортом пригородного сообщения по согласованию с ФГУП «Горьковская железная дорога». Органы местного самоуправления г. Н. Новгорода и г. Дзержинска устанавливают тарифы на проезд в наземном электротранспорте и метрополитене.

С 1992 г. в соответствии с Постановлением Правительства РСФСР от 19.12.91 № 55 «О мерах по либерализации цен» были введены свободные цены и тарифы на основные виды продукции и услуг, а также установлено государственное регулирование цен и тарифов на товары и услуги, имеющие высокую социальную значимость, включая пассажирские перевозки транспортом общего пользования. Настоящим постановлением было предоставлено право органам исполнительной власти краев, областей, автономных образований устанавливать и регулировать тарифы на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском и пригородном сообщении, а также наземным электротранспортом и метрополитеном.

Таким образом, преysкурant № 13-02-01 «Единые тарифы на перевозку пассажиров автомобильным транспортом» утратил силу и до настоящего времени на территории Нижегородской области не действует каких-либо методик по формированию пассажирских тарифов на проезд в автомобильном и городском электротранспорте.

Следует отметить, что в 1993 г. министерствами экономики, финансов и транспорта Российской Федерации была разработана Временная методика определения расчетных тарифов на перевозки пассажиров в городском, пригородном и местном сообщении и порядок расчетов по ним с предприятиями всех видов транспорта (кроме железнодорожного и перевозок пассажиров в легковом такси), которая в отдельных регионах Российской Федерации используется при формировании региональных заказов на пассажирские перевозки автомобильным и электротранспортом. В Нижегородской области пассажирские тарифы формируются традиционным затратным методом.

Тарифы на проезд в автомобильном транспорте и городском электротранспорте определяются исходя из себестоимости перевозок и размера дотации, предусмотренной в областном и федеральном бюджетах на компенсацию убытков от пассажирских перевозок, которая включает возмещение убытков от установления тарифов на уровне ниже себестоимости перевозок, а также федеральные и региональные трансферты на компенсацию льготного проезда.

В соответствии с инструкцией Минтранса России для определения пассажирских тарифов на автомобильном транспорте используются классификации затрат по статьям затрат, видам перевозок и видам оплаты работ. Инструкцией предусматривается распределение косвенных затрат по видам перевозок и видам оплаты выполнять пропорционально общим суммам прямых затрат, непосредственно отнесенным на каждый из видов. До 1993 г. в соответствии с принятой учетной политикой на предприятиях пассажирского автомобильного транспорта применялись различные методы распределения косвенных расходов по видам пассажирских перевозок автобусами и видам оплаты: пропорционально пробегу подвижного состава, отработанным машиночасам, машинодням и т.п.

В 1999 г. с введением на территории Нижегородской области единого налога на вмененный доход в сфере перевозок пассажиров в обычном режиме обслуживания, а также в режиме маршрутного такси инструкцией УМНС РФ по Нижегородской области предусматривалось распределение части косвенных расходов (налогов, сборов) по видам оплаты на пассажирском автобусном транспорте выполнять пропорционально доле выручки в общем объеме выручки от реализации услуг по пассажирским перевозкам. Использование данного метода распределения косвенных расходов на 97% предприятий пассажирского автотранспорта привело к искажению финансового результата работы на маршрутах, обслуживаемых в режиме маршрутного такси и обычном режиме (социальные перевозки). Поскольку большую часть доходов пассажирские автопредприятия получают от перевозок маршрутными такси, основная доля косвенных расходов учитывалась на этих перевозках. Как следствие, убытки от пассажирских перевозок социальными автобусами необоснованно снизились, а перевозки маршрутными такси стали убыточными. В 2000 г. в региональное законодательство по единому налогу на вмененный доход были внесены изменения, в соответствии с которыми распределение части косвенных расходов по видам оплаты и сообщения на автобусном транспорте стало выполняться пропорционально объему транспортной работы (пробегу). Использование данного метода распределения косвенных расходов на одном предприятии пассажирского автотранспорта все-таки привело к искажению финансового результата по видам автобусных сообщений.

В июне 2003 г. Минтрансом России утверждена новая инструкция по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, разработанная в рамках Программы реформирования бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности. Новая инструкция включает группировку расходов только по элементам затрат. Порядок калькулирования себестоимости автотранспортных услуг инструкцией не определен.

На наш взгляд, наиболее приемлемо распределять косвенные затраты по видам сообщения пассажирского автотранспорта пропорционально прямым расходам, рассчитанным на 1 километр пробега маршрутных автобусов.

Другим важным фактором, влияющим на установление тарифов, является соотношение долей возмещения себестоимости перевозок за счет средств населения и за счет бюджетных средств.

В настоящее время автомобильный транспорт характеризуется наиболее высоким, по сравнению с другими видами транспорта, уровнем возмещения населением области расходов на проезд, который составляет 64,2% себестоимости перевозок. В период плановой экономики, в частности, с 1980 г. по 1990 г. доходами от оплаты проезда покрывалось 88,5–92,2% эксплуатационных расходов пассажир-

ских автопредприятий. В тот же период в странах с рыночной экономикой население компенсировало от 27% (Милан) до 66,2% (Марсель) эксплуатационных расходов пассажирского транспорта городского и пригородного сообщения. С началом экономических реформ и введением свободных цен на основные виды продукции и услуги резко возросли эксплуатационные расходы транспортных предприятий области, что повлияло на снижение доли расходов, компенсируемой доходами от основной деятельности. На пассажирских автопредприятиях этот показатель по данным за 1995 г. снизился до 45,3%. Только с 2000 г. наметилась устойчивая тенденция роста доли расходов, покрываемой населением, которая также характерна для предприятий внутреннего водного транспорта Нижегородской области. Диаметрально противоположная тенденция наблюдалась на метрополитене, наземном электротранспорте, а также железнодорожном транспорте пригородного сообщения (табл. 1).

Таблица 1

Доля компенсации затрат предприятий пассажирского транспорта за счет доходов от оплаты проезда, %

| Виды транспорта                                                            | 1998 г. | 1999 г. | 2000 г. | 2001 г. | 2002 г. |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Автобусный транспорт                                                       | 48,1    | 43,4    | 50,7    | 63,2    | 64,2    |
| Внутренний водный пассажирский транспорт пригородного и местного сообщения | 21,1    | 26,8    | 29,7    | 31,8    | 34,4    |
| Железнодорожный пригородный транспорт                                      | 16,5    | 13,4    | 17,0    | 14,8    | 13,9    |
| Наземный электротранспорт                                                  | 26,6    | 39,6    | 58,9    | 64,5    | 57,6    |
| Метрополитен                                                               | 34,9    | 39,4    | 48,8    | 45,9    | 41,6    |

Основной причиной снижения доли эксплуатационных расходов, возмещаемой за счет реализованных билетов и месячных проездных на городском электротранспорте, является возрастающая конкуренция между видами городского транспорта, усиливающаяся ростом числа легковых автомобилей в личном пользовании населения. Другой причиной углубления данного процесса послужило изменение пассажиропотока преимущественно в нагорную часть г. Н. Новгорода, где отсутствуют линии метрополитена. За период с 1998 г. по 2002 г. в сегменте городских перевозок объем пассажироперевозок с платным проездом наземным электротранспортом сократился на 42,7%, а метрополитеном — на 34,8%. Необходимо также рассмотреть общие факторы, которые повлияли на формирование доходов на всех видах транспорта, выполняющих городские «социальные» перевозки, особенно характерные для автомобильного транспорта:

1. Предоставление права льготного проезда в соответствии с федеральным и региональным законодательством более чем 63 категориям пассажиров.

2. Реализация месячных проездных, которые можно рассматривать как скрытую форму предоставления льготного проезда, особенно на проезд студентов и учащихся. Стоимость месячных проездных в 2002 г. на автомобильном транспорте была установлена исходя из 33–40 поездок в месяц для граждан, 15 поездок для студентов и 7–7,5 поездок для учащихся. В свою очередь, при определении количества перевезенных пассажиров, которые приобрели месячные проездные, в расчете используется 50 поездок в месяц. В результате в среднем за 2002 г. было получено 1,58 рублей за одну поездку «платного» пассажира при среднем тарифе 3,5

рубля. В целом, от предоставленных льгот по проезду предприятия пассажирского автотранспорта на городских маршрутах ежегодно недополучают около 40% доходов.

3. Уровень установленного тарифа за одну поездку на «социальном автобусе», который превышает фактическую себестоимость перевозок почти в 2 раза. То есть часть убытков от перевозки пассажиров, пользующихся льготами по проезду, компенсируется не из бюджета, а за счет доходов, полученных от населения.

На снижение размера компенсации эксплуатационных расходов пригородного железнодорожного транспорта доходами от населения главным образом повлиял низкий уровень пассажирского тарифа. В 1998 г. тариф за 1 пассажирокилометр на пригородном автомобильном транспорте составлял 20 копеек, а на пригородном железнодорожном транспорте — 12 копеек. В 2003 г. тарифы соответственно составили 55 копеек и 46 копеек.

Другим источником компенсации расходов является государственная финансовая поддержка пассажирских автопредприятий. Финансирование автомобильного транспорта общего пользования в Нижегородской области осуществляется из областного и местного бюджетов, а с 2001 г. автотранспортным предприятиям поступают из федерального бюджета трансферты на компенсацию льготного проезда в соответствии с федеральным законом «О социальной защите инвалидов в РФ». Размер дотаций не покрывает убытки пассажирских автопредприятий. Однако следует отметить, что пассажирский автомобильный транспорт финансируется в большей степени по сравнению с другими видами пассажирского транспорта (табл. 2).

За период с 1999 г. по 2002 г. можно выделить принципиально противоположные направления финансовой и тарифной политики на государственном областном и муниципальном транспорте. В отношении автомобильного транспорта, находящегося в основном в областном подчинении, в 1999 г. политика администрации Нижегородской области была направлена на сдерживание пассажирских тарифов за счет увеличения объема компенсации убытков автопредприятий из регионального бюджета. В 2000 г. рост эксплуатационных расходов и убытков пассажирского автотранспорта компенсировался как увеличением пассажирского тарифа, так и бюджетного финансирования. В период с 2001 по 2002 гг. Правительством Нижегородской области проводилась политика сокращения бюджетного финансирования автотранспортных предприятий, а следовательно, сокращения количества «социальных маршрутов» и увеличения расходов населения на пассажирский автотранспорт.

Таблица 2

Финансирование пассажирского транспорта  
Нижегородской области, млн руб.

| Виды транспорта | 1998 г.               |              | 1999 г.               |              | 2000 г.               |              | 2001 г.               |              | 2002 г.               |              |
|-----------------|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|-----------------------|--------------|
|                 | Размер финансирования | % исполнения | Размер финансирования | % исполнения | Размер финансирования | % исполнения | Размер финансирования | % исполнения | Размер финансирования | % исполнения |
| Автомобильный   | 334,4                 | 97,93        | 420,2                 | 98,44        | 564,2                 | 99,64        | 549,6                 | 99,53        | 478,8                 | 87,74        |
| в т.ч. приоб-   | 19,4                  | 82,36        | 3,3                   | 15,6         | 25,9                  | 86,33        | 8,6                   | 100          | 38,1                  | 99,22        |

|                             |              |       |              |       |              |       |              |       |               |       |
|-----------------------------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|---------------|-------|
| речение автобусов           |              |       |              |       |              |       |              |       |               |       |
| Электро транспорт           | 186,7        | 79,44 | 169,2        | 69,15 | 150,9        | 67,8  | 195,4        | 82,98 | 254,2         | 119,6 |
| Внутренний водный           | 4,0          | 87,8  | 6,1          | 88,3  | 11,8         | 121,7 | 15,8         | 103,0 | 18,8          | 118,5 |
| Пригородный железнодорожный | 62,2         | 47,0* | 123,4        | 53,3* | 119,6        | 44,6* | 158,1        | 74,76 | 281,9         | 95,44 |
| <b>Всего</b>                | <b>606,7</b> |       | <b>722,2</b> |       | <b>872,4</b> |       | <b>918,8</b> |       | <b>1033,7</b> |       |

\* Отношение общей суммы компенсации к фактическим убыткам.

В отношении городского электротранспорта в 1999–2000 годах органы местного самоуправления сокращали размеры компенсации из местных бюджетов убытков от пассажирских перевозок, увеличивая пассажирские тарифы. В 2001 г. убытки предприятиям электротранспорта возмещались исключительно за счет увеличения на 29,5% расходов местных бюджетов, в то время как в 2002 г. финансово-тарифная политика органов местного самоуправления, проводимая в отношении муниципального транспорта, была направлена на привлечение дополнительных средств местного бюджета и населения для организации пассажирских перевозок на территории муниципального образования.

В зарубежных странах городской и пригородный пассажирский транспорт субсидируется в основном федеральными, региональными и местными органами власти. Политика субсидирования распространяется не только на текущие, но и на единовременные затраты. Доля федеральных субсидий колеблется от 5 до 85%. В экономически развитых странах структура финансирования городского и пригородного пассажирского транспорта складывается под влиянием исторических особенностей развития. В Германии в соответствии с федеральным законодательством транспортным предприятиям компенсируются убытки от перевозок учащихся, неподвижных инвалидов, а также дотируется приобретение подвижного состава. Из регионального и местных бюджетов выделяется дотация на эксплуатацию пассажирского транспорта. По данным за 1996 г., доходами от населения транспортные предприятия Германии компенсировали 58,1% эксплуатационных расходов.

Третьим фактором, который влияет на величину пассажирского тарифа, является уровень жизни населения. В 2002 г. среднедушевые денежные доходы населения Нижегородской области возросли к уровню 1998 г. в 4,4 раза. Наметилась тенденция снижения доли населения с наименьшими доходами с 3,4% в 1998 г. до 2,7% в 2002 г. и роста доли населения Нижегородской области с наибольшими доходами с 22,3% до 25,6% за аналогичный период. В то же время, возросла численность населения Нижегородской области с денежными доходами ниже прожиточного минимума с 18,0% до 22,9%. Расходы населения области на оплату услуг составили 18,4% доходов, среди которых расходы на оплату проезда в общественном транспорте (2,8% доходов населения) занимают второе место.

Таким образом, как видно из табл. 1, тарифная политика в Нижегородской области на основных видах транспорта: автобусном и электротранспорте в большей степени стала носить экономический характер, а на железнодорожном и внутреннем водном транспорте — сохранилась социальная направленность. Пассажирские тарифы на начало 2002 г. по сравнению с началом 2003 г. возросли на проезд в городском электротранспорте в 3 раза, в метрополитене в 2 раза, в городском социальном автобусе — в 1,5 раза, при этом уровень пассажирского тарифа на всех видах городского транспорта был одинаковый: на начало 2002 г. — 3 руб. за одну поездку, а на начало 2003 г. — 4 рубля, при существенной разнице в себестоимости перевозки на различных видах городского транспорта.

На пригородном транспорте наибольший рост тарифов наблюдался на внутреннем водном транспорте. За аналогичный период пассажирские тарифы возросли в 3,1–4,7 раза на различных пассажирских линиях, на маршрутах автомобильного транспорта общего пользования тарифы возросли в 2 раза, а на пригородных железнодорожных перевозках — в 2,5 раза. Несмотря на то, что на автобусные перевозки тарифы возросли в меньшей степени, их влияние на уровень жизни населения было наиболее ощутимым.

Таким образом, тарифная политика на пассажирском транспорте, проводимая в Нижегородской области в последние годы, все больше приобретает экономическую направленность.

### **Литература**

1. Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта. Утв. заместителем министра транспорта РФ 29.08.1995.
2. Инструкция по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте. Приказ Минтранса России от 24 июня 2003 г. № 153.
3. Тарифная политика на автомобильном транспорте 5-е изд., перераб. и доп. М., 2003. 271 с.