Некоммерческое партнерство
“Транспортная ассоциация Самарской области”
(НП “ТРАССА”)

РАСЧЕТ

предельного максимального уровня тарифов
на перевозку пассажиров автомобильным транспортом
в пригородном сообщении и по внутриобластным маршрутам
на территории Самарской области

Составил: Скрицкий Г.А.

Самара
2012

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Расчет тарифа был произведен в соответствии с Приказом Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области от 11.09.2006 № 31 «Об утверждении методических указаний по формированию тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом в пригородном сообщении и по внутриобластным, межобластным маршрутам» (в ред. от 19.08.2010)

Для проведения единого расчета для пригородных маршрутов были использованы следующие исходные данные:

1. **Расписание движения**.

Согласно Приказа Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области от 21.09.2009№41 “Об утверждении маршрутной сети по междугородным внутриобластным (за исключением внутрирайонных) и пригородным регулярным пассажирским маршрутным перевозкам”, движение практически по всем маршрутам открывается не позже6-00, и заканчивается не ранее 21-00.

Расчет себестоимости перевозок произведен для маршрута протяженностью 50 км с нулевым пробегом 10 км. Перевозки осуществляются по 20графикам, при этом на каждом графике выполняется по 4 круга(8 рейсов)

Длительность рейса 1ч 30мин, 15 мин – перерыв после окончания рейса,на каждом графике запланирован 1ч на обед.

Таким образом, в связи с превышением длительности графика над предельно допустимой продолжительностью смены (установленной Приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей") для выполнения каждого графика необходима ежедневная работа 2-х водителей.

После вступления в силу с 01.04.2013г. Федерального закона от 14.06.2012 N 78-ФЗ нео бходимо будет комплектовать каждый автобус 4 водителями, работающими по графику 2/2 посменно.

2. Характеристики транспортных средств.

Согласно договорам на оказание услуг по перевозке пассажиров, заключаемым Министерством транспорта и автомобильных дорог, перевозчик обязан иметь резерв в размере 20% от количества исполняемых графиков, т.о. перевозчик обязан владеть 25 автобусами для исполнения маршрута с указанными выше характеристиками.

В качестве подвижного состава рассматривается автобус средней вместимости без определения конкретной марки. Для расчета используется вместимость 43чел.

Фактически стоимость автобусов эксплуатации примерно одинакова для автобусов Hyu ndai
Kuzbass
,
HyundaiCounty
, Богдан А09204, ПАЗ 3204,

и составляет примерно 1.810.000. Следует учесть, что после 01.09.12 стоимость автобусов увеличилась в связи с введением обязательного утилизационного сбора примерно на 210.000. Для расчетов применяется прежняя цена автобуса 1.810.000р.

Расход топлива также примерно одинаков, используется среднегодовой норматив расхода 20л/100км пробега.

Расход масла рассчитывается как 2% в количественном выражении от расхода топлива.

При расчете используется прогнозируемая стоимость топлива в размере 28р/л.

Цена моторного масла указана в сумме 120р/л

3. Затраты на Техническое обслуживание и Ремонт

В Приказе Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области от 11.09.2006 № 31 не указан конкретный норматив затрат на ТО и ремонт. Для расчетов был использован норматив удельного веса годовых затрат на ТО и Р к стоимости автобусов 0,20 , указываемый в методиках расчета других регионов.

Следует признать, что значение данного коэффициента занижено по сравнению с реальным расходом по указанной статье, особенно для автобусов старше 2-х лет.

При использовании данного коэффициента, годовые затраты на каждый автобус составят

1.810.000р. * 0,2 = 362.000р.

Что при ежедневном пробеге автобуса в 410км соответствует около 2р50к. на 1км пробега.

Для расчета затрат на восстановление износа шин взята стоимость автошины 6.000р с нормативным пробегом 80.000 км.

4. Амортизационные отчисления

В связи с тем, что практически ни одно из автотранспортных предприятий не имеет возможности приобретения автобусов за счет собственных средств, вместо амортизационных отчислений указана сумма платежей по кредиту.

Сумма аннуитетного ежемесячного платежа рассчитана для автобуса стоимостью 1.810.000 со сроком кредита – 5 лет при ставке 16% годовых. Ежемесячный платеж за каждый автобус составил 44.015р.

5. Расчет затрат на Фонд оплаты труда и Общехозяйственные расходы

Для расчета фонда оплаты труда использовалось следующее штатное расписание:

Должность	**Кол-во, чел**	**Оклад, р.**	**Сумма, р.**
Водитель			

40

30.000

1.200.000

Диспетчер

4

13.000

52.000

Механик

4

13.000

52.000

Медработник

4

13.000

52.000

Кассир

4

13.000

52.000

Бухгалтер

1

15.000

15.000

Инспектор по кадрам

1

15.000

15.000

Инженер БДД

1

20.000

20.000

Директор

1

30.000

30.000

ИТОГО ежемесячный ФОТ

1.488.000

Итого
Ежегодный ФОТ

17.856.000

Ставки кондукторов не учитывались.

Следует учесть, что после вступления в силу с 01.04.2013г. Федерального закона от 14.06.2012 N 78-ФЗ необходимо будет дополнительно учесть в ФОТ 40 водителей, в таком случае годовой ФОТ составит 32.256.000р.

Для расчета общехозяйственных расходов учитывались следующие затраты:

п	/	**п**

Статья расходов

Примечание

Итого ежегодно, р.

1

Аренда охраняемого офиса, диспетчерской

100кв.м. * 350р/кв.м. ежемесячно

420.000

2

Аренда охраняемой ночной стоянки

25 АТС * 1500р. ежемесячно

450.000

3

Услуги техпомощи

20.000р. ежемесячно

240.000

4

Услуги вахтовой доставки сотрудников

20.000р. ежемесячно

240.000

5

Услуги оператора спутниковой навигации

25 АТС * 500р. ежемесячно

150.000

6

ОСАГО

25 АТС * 4.000р. ежегодно

100.000

7

ГТО

25 АТС * 2 раза в год по 860р.

43.000

8

КАСКО (обязательное для кредитных АТС)

25 АТС * 40.000р в год

1.000.000

9

Прочие расходы

В т.ч. коммунальные платежи, связь, канцтовары и т.д. в размере 25.000 ежемесячно

300.000

ВСЕГО

2.943.000

* указаны в графе Прочие расходы Приложения №8

6. Расчет тарифа

При расчете тарифа количество перевезенных пассажиров рассчитывалось исходя из коэффициента использования вместимости 0,40 (Согласно п.5.7. Приказа Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области от 11.09.2006 № 31 «Об утверждении методических указаний по формированию тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом в пригородном сообщении и по внутриобластным, межобластным маршрутам»
).

Следует отметить, что данный коэффициент является завышенным: специфика перевозок по пригородным и междугородним маршрутам такова, что максимальная наполняемость наблюдается на каждом графике в течение одного рейса в утренние часы (при доставке из районного населенного пункта в город) и одного рейса в вечерние часы. В течение дня рейсы выполняются с минимальной загрузкой.

При расчете принималась средняя дальность поездки 1 пассажиров 75% от протяженности маршрута, т.е. 37,5км.

Услуги автовокзалов в расчет не включены.

Согласно п.5.6. Приказа Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области от 11.09.2006 № 31 «Об утверждении методических указаний по формированию тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом в пригородном сообщении и по внутриобластным, межобластным маршрутам» допускается предусматривать прибыль в размере до 2 0 % от себестоимости. Расчет тарифа произведен с учетом рентабельности10%

Учитывая вышесказанное, расчетная стоимость перевозки пассажиров в пригородном сообщении составляет **1р. 96коп за 1км**

После вступления в силу с 01.04.2013г. Федерального закона от 14.06.2012 N 78-ФЗ р
асчетная стоимость перевозки пассажиров в пригородном сообщении составит
2р. 52коп за 1км.