

УДК 656.13.032

**С.А. Легкий, канд. экон. наук, Т.Е. Василенко, канд. экон. наук,
А.В. Толок, канд. техн. наук**

**Автомобильно-дорожный институт
ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка**

ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ РАЗМЕРА ОПЛАТЫ ПЕРЕВОЗЧИКАМ ПАССАЖИРОВ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ ПО КОЛИЧЕСТВУ ВЫПОЛНЕННЫХ РЕЙСОВ

Рассмотрены подходы к формированию размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение транспортных услуг. Выявлены их недостатки. Предложена методика формирования размера оплаты перевозчикам за оказание услуг по количеству выполненных рейсов, стимулирующая повышение качества обслуживания пассажиров.

***Ключевые слова:** перевозчик, транспортная услуга, себестоимость, оплата транспортной услуги, рейс*

Постановка проблемы

Контроль выполнения запланированного количества рейсов пассажирского автомобильного транспорта в крупных городах, как правило, осуществляется в системе централизованного диспетчерского управления. Однако в небольших городах, где такая система не получила широкого распространения, наблюдается невыполнение определенного количества планируемых рейсов на некоторых маршрутах. Особенно это касается рейсов, выполняемых в позднее время. Главная причина этого заключается в действующей системе оплаты услуг пассажирского транспорта по количеству перевезенных пассажиров. Одним из путей решения этой проблемы является создание такой системы оплаты услуг, которая учитывала бы количество фактически выполненных рейсов.

Поэтому задача формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение транспортной услуги по количеству выполненных рейсов является актуальной.

Анализ последних исследований и публикаций

Формирование размера оплаты предприятиям и организациям, которые выполняют перевозки пассажиров, за предоставленные транспортные услуги осуществляется по различным принципам. Под принципом мы будем понимать основное начало, на котором построено что-нибудь (какая-то научная система, теория, политика, устройство и т. п.) [1].

Проведенный анализ последних исследований и публикаций [2–6] позволяет сделать вывод, что основой формирования размера оплаты перевозчикам за предоставленные услуги пассажирского автомобильного транспорта в Украине, России, Белоруссии, Казахстане и Молдавии является количество перевезенных пассажиров, за счет которых осуществляется возмещение обоснованных текущих расходов и получение необходимого уровня прибыльности. При этом оплата за предоставленные транспортные услуги состоит из себестоимости перевозки и плановой прибыли перевозчика.

Себестоимость перевозок пассажиров автомобильным транспортом в Украине согласно Положению (Стандарту) бухгалтерского учета [7] и Методике расчетов тарифов данного вида транспорта [2] состоит из следующих статей затрат: заработная плата; отчисления на социальные мероприятия; топливо; смазочные материалы; автомобильные шины; ремонт и техническое обслуживание автомобилей; амортизация автотранспорта; общепроизводственные расходы.

Определение статей себестоимости осуществляется на основе нормативного метода с учетом требований законодательства, запланированных на год объемов (количества) пере-

возок пассажиров и выполнения транспортной работы, действующих отраслевых норм расходов материальных и топливно-энергетических ресурсов, ставок, налогов и сборов (обязательных платежей) [8–13], прогнозного индекса цен производителей промышленной продукции в плановом периоде. Статьи себестоимости, реальное нормирование которых невозможно, планируются на основе экономически обоснованных фактических затрат за предыдущий период (год) с корректированием относительно прогнозного индекса цен производителей промышленной продукции и на основании плановых смет.

Плановая прибыль перевозчика представляет собой определенный процент от себестоимости перевозки, который определяется коэффициентом рентабельности перевозок или, другими словами, рентабельностью. В Украине законодательно не утверждены нормы рентабельности перевозок пассажиров автомобильным транспортом. В методике расчетов тарифов на услуги данного транспорта [2] приведены рекомендации по установлению рентабельности на уровне 15 % для городских, пригородных и междугородных перевозок пассажиров.

Оплата за оказанные транспортные услуги перевозчика осуществляется непосредственно или косвенно потребителями транспортных услуг (пассажирами) за счет оплаты тарифа за перевозку, составляющими которого являются себестоимость перевозки и плановая прибыль перевозчика. При этом в пригородном и междугородном сообщениях тариф за перевозку зависит от расстояния поездки (тариф за выполнение 1 пассажирокилометра), в городском сообщении – не зависит. Аналогично в Украине, России, Белоруссии, Казахстане и Молдавии.

Отсюда следует, что самое большое распространение получил принцип формирования размера оплаты перевозчикам за выполнение транспортной услуги по количеству перевезенных пассажиров.

Формулировка цели статьи

Разработать методику формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение транспортной услуги по количеству выполненных рейсов.

Изложение основного материала исследования

На основании проведенного анализа существующих подходов к формированию размера оплаты перевозчикам за выполнение услуг пассажирского автомобильного транспорта предлагается следующая схема формирования размера этой оплаты по количеству выполненных рейсов (рисунки 1).

Процесс формирования размера оплаты перевозчикам за выполнение услуги состоит из пяти подсистем: маркетинговые исследования; нормирование оплаты перевозчику за выполнение транспортной услуги; контроль и учет выполнения плана перевозок; определение размера оплаты перевозчику за предоставленные услуги; реализация оплаты перевозчику за предоставленные услуги. Элементы подсистем отображают состав и содержание этапов процесса формирования оплаты перевозчикам, а связи между ними – их последовательность.

На первом этапе устанавливается плановый годовой объем перевозки пассажиров с учетом льготных категорий пассажиров и технико-эксплуатационные показатели работы автобусов на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком. Обоснование годового объема перевозки пассажиров и технико-эксплуатационных показателей работы автобусов осуществляется на основании анализа существующих отчетных данных о работе перевозчиков в предыдущем периоде (годе) или данных паспорта маршрута. Если отчетные данные отсутствуют или имеются сомнения в их объективности, годовой объем перевозки и количество льготных категорий пассажиров устанавливается по результатам проведения маркетингового исследования (обследование пассажиропотоков, сегментация рынка транспортных услуг).



Рисунок 1 – Предлагаемая схема формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение транспортной услуги по количеству выполненных рейсов

Согласно [14] обследование пассажиропотоков представляет собой проведение наблюдений, направленных на определение количества лиц, которые осуществляют проезд по определенному маршруту или направлению в определенный промежуток времени. Подготовка и проведение этого обследования осуществляется согласно Порядку организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом [14].

Сегментация – это процесс распределения общей совокупности потребителей на отдельные группы (сегменты) по определенным признакам, которые в той или иной мере определяют мотивы их поведения на рынке [15]. Сегментация потребителей осуществляется по следующим признакам [15–18]: географическим; демографическим; социально-экономическим; психографическим; поведенческим. Цель сегментации рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта заключается в установлении объема перевозок льготной категории населения, поэтому она производится по демографическим (возраст) и социально-экономическим (социальная и профессиональная принадлежности) признакам. При этом к льготной группе пассажиров относят детей дошкольного возраста, школьников, студентов,

государственных служащих, лиц, имеющих льготы, пенсионеров и др.; к нельготной группе – рабочих, служащих, предпринимателей, безработных, лиц, которые не имеют льгот, и др.

На этом же этапе определяется среднее количество пассажиров, которое планируется перевозить на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком за один рейс:

$$Q_{\text{ср. рейс}} = \frac{Q_{\text{общ}}}{n_{\text{общ. рейс}}}, \text{ пасс/рейс}, \quad (1)$$

где $Q_{\text{общ}}$ – планируемый годовой объем перевозки пассажиров на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком, пасс.;

$n_{\text{общ. рейс}}$ – общее количество рейсов, выполняемых на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком за год (определяется на основании данных паспорта маршрута).

На втором этапе определяется себестоимость перевозки пассажиров на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком. Себестоимость перевозок рассчитывается по методике расчетов тарифов на услуги пассажирского автомобильного транспорта [2] по каждой марке автобусов на маршруте. Приведем данную методику.

В себестоимость автобусных перевозок входят статьи затрат, перечень которых приведен в п. 2.4. [2].

1. Заработная плата.

Заработная плата включает три составляющие: заработная плата водителей и кондукторов; заработная плата ремонтных рабочих; заработная плата других категорий работников (инженерно-технических работников, служащих и т. п.).

1.1. Заработная плата водителей рассчитывается по формуле

$$ЗП_{\text{вод.1км}} = \frac{ЗП_{\text{вод/ч}} \cdot (1 + K_1 + K_2 + \dots + K_n)}{V_3}, \text{ грн/км}, \quad (2)$$

где $ЗП_{\text{вод/ч}}$ – часовая тарифная ставка водителя, грн/ч;

K_1, K_2, \dots, K_n – коэффициенты, учитывающие минимальные размеры доплат и надбавок. Их перечень и величины приведены в приложениях к [8];

V_3 – эксплуатационная скорость подвижного состава, км/ч.

1.2. Заработная плата ремонтных рабочих включается в статью «Ремонт и техническое обслуживание автомобилей» и определяется по формуле

$$ЗП_{\text{рр1км}} = \frac{ЗП_{\text{рр}}}{L_{\text{год}}}, \text{ грн/км}, \quad (3)$$

где $ЗП_{\text{рр}}$ – годовая заработная плата ремонтных рабочих, обеспечивающих поддержание работоспособного состояния подвижного состава, грн;

$L_{\text{год}}$ – годовой пробег подвижного состава, км.

Расчет $ЗП_{\text{рр}}$ базируется на трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту (ТО и ТР), среднем разряде рабочих, их тарифной часовой ставке и выполняется по формуле:

$$ЗП_{\text{рр}} = \sum T_p \cdot ЗП_{\text{рр/ч}} \cdot (1 + \sum K), \text{ грн}, \quad (4)$$

где $\sum T_p$ – суммарная трудоемкость работ по ТО и ТР подвижного состава, чел.-ч;

$ЗП_{\text{рр/ч}}$ – часовая тарифная ставка ремонтных рабочих, грн/ч;

$\sum K$ – определение приведено в п. 1.1.

$ЗП_{pp/ч}$ определяется по [8].

Средний разряд ремонтных рабочих при выполнении ЕО, ТО-1, ТО-2, ТР определяется по [9].

Трудоемкость работ по ТО и ТР конкретных марок автобусов рассчитывается по формуле

$$T_p = АД_p \cdot T_{pEO} + T_{pTO-1} \cdot N_{TO-1} + T_{pTO-2} \cdot N_{TO-2} + \frac{L_{год}}{1000} \cdot T_{pTP}, \text{ чел.-ч}, \quad (5)$$

где $АД_p$ – количество автомобиле-дней работы подвижного состава (количество ежедневных обслуживаний), дней;

T_{pEO} , T_{pTO-1} , T_{pTO-2} , T_{pTP} – трудоемкость работ единицы ЕО, ТО-1, ТО-2, ТР (на 1000 км), чел.-ч;

N_{TO-1} , N_{TO-2} – количество обслуживаний ТО-1, ТО-2, ед.

Количество N_{TO-1} , N_{TO-2} рассчитывается на основе годового пробега подвижного состава и нормативов периодичности ТО, которые определяются по [10].

1.3. Заработная плата других категорий работников.

Заработная плата других категорий работников включается в статью «Общепроизводственные расходы» и рассчитывается в процентном соотношении (фактически сложившимся у субъекта хозяйствования) от заработной платы водителей

$$ЗП_{дрк1км} = ЗП_{вод1км} \cdot У_{дрк}, \text{ грн/км}, \quad (6)$$

где $У_{дрк}$ – доля заработной платы других категорий работников за предыдущий период.

1.4. Общий фонд заработной платы.

Расходы на оплату труда определяются как сумма заработных плат отдельных категорий работающих

$$ЗП_{1км} = ЗП_{вод} + ЗП_{pp} + ЗП_{дрк}, \text{ грн/км}. \quad (7)$$

2. Отчисление на социальные мероприятия.

К этой статье расходов принадлежат отчисления на обязательное социальное страхование, пенсионное страхование и другие обязательные сборы и отчисления, определенные законодательством:

$$B_{oc1км} = K_{cm} \cdot ЗП_{1км}, \text{ грн/км}, \quad (8)$$

где K_{cm} – ставка отчислений на социальные мероприятия.

3. Расходы на топливо.

Расходы на топливо на 1 км пробега автобуса рассчитываются по формуле

$$B_{T1км} = 0,01 \cdot H_T \cdot (1 + 0,01 \cdot K_{\Sigma}) \cdot Ц_T, \text{ грн/км}, \quad (9)$$

где H_T – базовая линейная норма расхода топлива для автобусов, л/100 км ($м^3/100 км$);

$0,01 H_T$ – расход топлива на 1 км пробега, л/км ($м^3/км$);

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

$Ц_T$ – цена топлива, грн/л ($грн/м^3$).

Нормы расхода топлива, перечень корректирующих коэффициентов и их величины приведены в [11]. Суммарный корректирующий коэффициент рассчитывается при одновременном применении нескольких корректирующих коэффициентов как их сумма.

4. Расходы на смазочные материалы.

Расходы на смазочные материалы рассчитываются пропорционально расходу топлива по формуле

$$B_{см.1км} = 0,01 \cdot B_{Т.1км} \cdot (H_m \cdot C_m + H_{mp} \cdot C_{mp} + H_{cn} \cdot C_{cn} + H_{nl} \cdot C_{nl}), \text{ грн/км}, \quad (10)$$

где H_m , H_{mp} , H_{cn} , H_{nl} – нормы расхода моторных, трансмиссионных, специальных масел (л/100л топлива) и пластических смазок (кг/100 л топлива);

C_m , C_{mp} , C_{cn} , C_{nl} – цена моторных, трансмиссионных, специальных масел (грн/л) и пластических смазок (грн/кг).

5. Расходы на ТО и ТР подвижного состава.

Расходы на ТО и ТР подвижного состава включают расходы по заработной плате рабочих, занятых выполнением ТО и ТР автобусов, расходы на материалы и запасные части.

Расходы на материалы и запасные части по видам технических обслуживаний, на текущий ремонт по базовым маркам автобусов приведены в [9].

Расходы на материалы и запчасти рассчитываются по формуле

$$B_{м.зч.1км} = \frac{1}{L_{общ}} \cdot \left(N_{EO} \cdot H_{EO.м} + N_{ТО-1} \cdot H_{ТО-1.м} + N_{ТО-2} \cdot H_{ТО-2.м} + \frac{L_{общ} \cdot (H_{р.м} + H_{р.зч})}{1000} \right), \text{ грн/км}, \quad (11)$$

где N_{EO} , $N_{ТО-1}$, $N_{ТО-2}$ – количество ЕО, ТО-1, ТО-2, ед.;

$H_{EO.м}$, $H_{ТО-1.м}$, $H_{ТО-2.м}$ – нормативы расходов материалов на одно ЕО, ТО-1, ТО-2, грн;

$H_{р.м}$, $H_{р.зч}$ – нормы расходов на ремонт материалов и запасных частей, грн/1000 км.

6. Расходы на автомобильные шины.

Расходы на автомобильные шины на 1 км пробега определяются по формуле

$$B_{ш1км} = \frac{C_{ш} \cdot K_{ш}}{H_{ш} \cdot K_{к}}, \text{ грн/км}, \quad (12)$$

где $C_{ш}$ – цена автомобильной шины, грн;

$K_{ш}$ – количество шин, установленных на автобусе, ед.;

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

$K_{к}$ – коэффициент корректирования, учитывающий условия эксплуатации.

$K_{к}$ и $H_{ш}$ определены в [12].

7. Расходы на аккумуляторные батареи.

Расходы на аккумуляторные батареи на 1 км пробега определяются по формуле

$$B_{аб1км} = \frac{C_{аб} \cdot K_{аб}}{H_{аб} \cdot K_{к} \cdot I}, \text{ грн/км}, \quad (13)$$

где $C_{аб}$ – цена аккумуляторной батареи, грн;

$K_{аб}$ – количество аккумуляторных батарей, установленных на автобусе, ед.;

$H_{аб}$ – эксплуатационная норма среднего ресурса аккумуляторных батарей, мес.;

$K_{к}$ – коэффициент корректирования, учитывающий условия эксплуатации;

I – фактическая интенсивность эксплуатации автобуса, км/мес.

8. Амортизация автотранспорта.

Амортизационные отчисления производятся согласно Закону Украины «Про оподаткування прибутку підприємств» [13] и Положением бухгалтерского учета 7 «Основные средства» [14]. Амортизационные отчисления на 1 км пробега определяются по формуле

$$B_{A1км} = \frac{Ц_a \cdot H_A}{100 \cdot L_{обц}}, \text{ грн/км,} \quad (14)$$

где $Ц_a$ – остаточная или первоначальная балансовая стоимость автобуса, грн;

H_A – годовая норма амортизации, %.

9. Общепроизводственные расходы.

К этой статье относят расходы, включаемые в себестоимость перевозок и неучтенные в приведенных выше статьях, то есть расходы, связанные с управлением и обслуживанием производственного процесса, а также налоги, сборы и другие предусмотренные законодательством обязательные платежи. Объем других расходов определяется путем расчета их удельного веса в расходах на перевозку относительно фонда оплаты труда водителей. Соотношение принимается таким, которое сложилось в предыдущем периоде.

10. Себестоимость выполнения 1 км пробега.

Себестоимость 1 км пробега определяется по формуле

$$S_{1км} = 3П_{1км} + B_{ос1км} + B_{Т1км} + B_{см1км} + B_{м.эч1км} + B_{ш1км} + B_{аб1км} + B_{A1км} + OP, \text{ грн/км.} \quad (15)$$

11. Себестоимость перевозки 1 пассажира на маршруте.

Определяется по формуле

$$S_{1пас} = \frac{S_{1км} \cdot l_n}{q \cdot \gamma \cdot \beta}, \text{ грн/пасс.,} \quad (16)$$

где l_n – среднее расстояние поездки 1 пассажира, км (устанавливается по данным обследования пассажиропотоков);

q – пассажироместимость единицы подвижного состава, мест для сидения (для городских перевозок – общая пассажироместимость);

γ – коэффициент использования пассажироместимости;

β – коэффициент использования пробега.

На третьем этапе устанавливается обоснованная норма прибыли (рентабельности) для перевозчиков. Рентабельность перевозок пассажирского автомобильного транспорта в городском, пригородном и междугородном сообщении рекомендовано устанавливать на уровне 15 % [2]. Однако допускается установление другого уровня рентабельности, при достаточном экономическом обосновании этого уровня.

На четвертом этапе определяется тариф за перевозку 1 пассажира на каждом маршруте, используемый для оплаты перевозчику за выполненные транспортные услуги:

$$T_{усл} = S_{1пас} \cdot (1 + R), \text{ грн,} \quad (17)$$

где R – коэффициент рентабельности перевозок, позволяющий учитывать уровень прибыльности работы перевозчика.

На пятом этапе осуществляется контроль выполнения количества рейсов на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком. Контроль за выполнением количества рейсов осуществляют рабочие диспетчерской службы (отдела контроля перевозчиков) транспортного агентства или другой организации, имеющей такие полномочия.

На шестом этапе выполняется учет фактического количества выполненных рейсов на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком. Учет количества выполненных рейсов

осуществляется по всем маршрутам каждого перевозчика пассажиров за сутки, за месяц, за год.

На седьмом этапе перевозчику начисляется сумма оплаты за выполнение транспортной услуги на каждом обслуживаемом маршруте по формуле:

$$OTU = Q_{\text{ср. рейс}} \cdot n_{\text{факт}} \cdot T_{\text{усл}}, \text{ грн}, \quad (18)$$

где $n_{\text{факт}}$ – фактическое количество выполненных рейсов на каждом маршруте, обслуживаемом перевозчиком за определенный промежуток времени (за месяц).

На восьмом этапе осуществляется оплата перевозчику за выполненную транспортную услугу (за каждый месяц).

Выводы

Предложена методика формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение транспортной услуги по количеству выполненных рейсов. Приведенная методика является гибкой и динамичной, что позволяет изменять размер оплаты перевозчикам при изменении рыночных условий. Также эта методика предполагает ее использование для формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров других видов транспорта с учетом специфики их расходов на перевозку.

Список литературы

1. Ушаков Д.Н. Толковый словарь современного русского языка. М.: Аделант, 2013. 800 с.
2. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс]: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1175 від 17.11.2009 року // Законодавство України. Інформаційний портал. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09>.
3. 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 [Электронный ресурс]: распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 года № НА-37-р // Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <http://www.mintrans.ru/documents/151>.
4. Об утверждении Инструкции о порядке установления и применения регулируемых цен (тарифов) [Электронный ресурс]: постановление Министерства экономики Республики Беларусь от 22 июля 2011 года № 111 // Национальный правовой интернет-портал Республики Беларусь. URL: <http://pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=W21124389>.
5. Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам [Электронный ресурс]: приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 // Законы Казахстана. Информационный портал. URL: <http://tengrinews.kz/zakon/docs?ngr=V1100007297>.
6. Об утверждении Методологии расчета тарифов на услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом [Электронный ресурс]: постановление правительства Республики Молдова от 29 октября 2007 года № 1167 // Законодательство стран СНГ. Информационный портал. URL: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=22284.
7. Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України № 318 від 31.12.1999 року // Законодавство України. Інформаційний портал. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>.
8. Галузева Угода між Міністерством транспорту та зв'язку України, Федерацією роботодавців транспорту України і спільним представницьким органом профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України і Всеукраїнської незалежної профспілки працівників транспорту на 2009–2010 роки [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. Інформаційний портал. URL: http://www.mtu.gov.ua/uk/ugoda_galuz/12060.html.
9. Норми витрат на технічне обслуговування і поточний ремонт за базовими марками автомобілів. Офіц. вид. / Міністерство транспорту України та Департамент автомобільного транспорту. К.: ПБК «Укрінтеравтосервіс», 1995. 22 с.
10. Про затвердження Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту [Електронний ресурс]: наказ Міністерства транспорту України від 30.03.98 року № 102 // Законодавство України. Інформаційний портал. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-п>.

11. Про затвердження Норм витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті [Електронний ресурс]: наказ Міністерства транспорту України від 10.02.98 року № 43 // Закони України. Інформаційно-правовий портал. URL: http://www.uazakon.com/documents/date_ci/pg_gbngoe/index.htm.
12. Про затвердження Норм експлуатаційного пробігу автомобільних шин [Електронний ресурс]: наказ Міністерства транспорту України від 08.12.97 року № 420 // Закони України. Інформаційно-правовий портал. URL: http://www.uazakon.com/documents/date_ar/pg_iegesy.htm.
13. Про оподаткування прибутку підприємств [Електронний ресурс]: закон України N 335/94-ВР від 28.12.94 // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 4, ст. 28. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/334/94-%D0%B2%D1%80>.
14. Про затвердження Положення (Стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» [Електронний ресурс]: наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 року № 92 // Законодавство України. Інформаційний портал. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>.
15. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом [Електронний ресурс]: наказ Міністерства інфраструктури України № 480 від 15.07.2013 року // Законодавство України. Інформаційний портал. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13/page>.
16. Іщенко Н.М. Маркетинг транспортних послуг [Електронний ресурс]: навч. посіб. Миколаїв: ЧДУ ім. Петра Могили, 2013. 270 с. URL: <http://lib.chdu.edu.ua/index.php?m=2&b=333>.
17. Основы маркетинга. 5-е европейское изд. / Ф. Котлер [и др.]; пер. с англ. М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2013. 752 с.
18. Хибинг Р., Купер С. Маркетинг; пер. с англ. М.: Эксмо, 2010. 846 с.
19. Ламбен Ж.Ж., Шулинг И., Чумпитас Р. Менеджмент, ориентированный на рынок: учеб.; пер. с англ. СПб.: Питер, Лидер, 2010. 720 с.

*С.А. Легкий, Т. Е. Василенко, А.В. Толок
Автомобильно-дорожный институт*

**ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка
Основы формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение
транспортной услуги по количеству выполненных рейсов**

В небольших городах, где отсутствует система централизованного диспетчерского управления, на некоторых маршрутах наблюдается нарушение режима работы автобусов, заключающееся в невыполнении определенного количества запланированных рейсов, выполняемых в позднее время. Одним из путей решения этой проблемы является создание такой системы оплаты транспортных услуг, которая учитывала бы количество фактически выполненных рейсов. Поэтому задача формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение транспортной услуги по количеству выполненных рейсов является актуальной.

Анализ существующих подходов к формированию размера оплаты перевозчикам пассажирского автомобильного транспорта показал, что самым распространенным в Украине, России, Белоруссии, Казахстане и Молдавии является подход, при котором основой формирования оплаты перевозчикам транспортной услуги является количество перевезенных пассажиров. При этом оплата предоставляемых транспортных услуг осуществляется непосредственно или косвенно их потребителями (пассажирами) за счет оплаты тарифа за перевозку, составляющими которого являются себестоимость перевозки и плановая прибыль перевозчика.

На основе проведенного анализа существующей методики расчета тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом, с использованием метода системного анализа, разработан процесс формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров за выполнение услуги по количеству выполненных рейсов. Этот процесс состоит из пяти основных этапов: маркетинговые исследования; нормирование оплаты перевозчику за выполнение транспортной услуги; контроль и учет выполнения плана перевозок; определение размера оплаты перевозчику за предоставленные услуги; реализация оплаты перевозчику за предоставленные услуги. Данный процесс предполагает, что контроль выполнения количества рейсов и непосредственно оплата перевозчикам за предоставленные услуги осуществляются транспортным агентством или другой организацией, не зависящей от перевозчиков.

Предложенный процесс позволяет организаторам регулярных перевозок создавать условия для выполнения всех запланированных рейсов с целью повышения уровня удовлетворенности пассажиров и качества их обслуживания. Мы предлагаем формировать размер оплаты перевозчикам пассажиров на основании расходов, необходимых для осуществления перевозок, нормы прибыли и количества выполненных рейсов. Разработанный процесс формирования размера оплаты перевозчикам пассажиров может быть использован для формирования размера оплаты перевозчикам других видов транспорта с учетом специфики определения их расходов на перевозку.

ПЕРЕВОЗЧИК, ТРАНСПОРТНАЯ УСЛУГА, СЕБЕСТОИМОСТЬ, ОПЛАТА ТРАНСПОРТНОЙ УСЛУГИ, РЕЙС

S.A. Legkiy, T.E. Vasilenko, A.V. Tolok
Automobile and Highway Institute of Donetsk National Technical University, Gorlovka
Grounds of Payment Amount Formation to Passenger Carriers for Rendering of Transport Services According to the Number of Performed Runs

In towns where there is no central supervisory control on some routes troubles in bus duty are observed. It consists in non-performance of certain number of scheduled runs (performing in late time). One of the ways of this problem solving is the building of such a system of transport service payment that would take into account a number of actually performed runs. So, the task of payment amount formation to passenger carriers for rendering of transport services according to the number of performed runs is an actual one.

The analysis of existing approaches to the payment amount formation to passenger carriers of the automobile transport has shown that the most widespread approach in Ukraine, Russia, Belarus, Kazakhstan and Moldova is the approach when the basis of the payment amount formation to passenger carriers for rendering of transport services is a number of carried passengers. Wherein the payment of rendering transport services is given directly or indirectly to their customers (passengers) at the expense of the tariff payment for transportation, which components are traffic handling cost and the carrier planned profit.

On the basis of conducted analysis of the existing procedure of rate making on passenger transportation by the automobile transport using the system-analysis technique the process of the payment amount formation to passenger carriers for rendering of transport services according to the number of performed runs is developed. This process consists of five main stages: marketing researches; payment setting to the carrier for rendering of transport service; control and accounting of the transportation plan fulfilment; definition of payment amount to the carrier for rendered services; payment realization to the carrier for rendered services. The given process assumes that the run number control and directly payment to carriers for rendered services is exercised by the developing transport agency or other organization independent from carriers.

The suggested process allows to create conditions for managers of scheduled operation to perform all planned runs with the purpose of the rise of passenger satisfaction level and service quality. We suggest to form payment amount to passenger carries on the basis of costs necessary for transportation, profit rate and number of performed runs. Developed process of the payment amount formation to passenger carries can be used for the payment amount formation to passenger carries of other transport modes taking into account specific character of their costs on transportation.

CARRIER, TRANSPORT SERVICE, COST PRICE, TRANSPORT SERVICE PAYMENT, RUN

Сведения об авторах

С.А. Легкий

SPIN-код: 6047-7196
 Телефон: 093-657-89-72
 Эл. почта: LegkiySA@mail.ru

А.В. Толок

SPIN-код: 6877-5026
 Телефон: 066-742-22-13
 Эл. почта: tolok.tt.adi@gmail.com

Т.Е. Василенко

Телефон: 063-067-95-36
 Эл. почта: vte.adi@mail.ru

Статья поступила 10.12.2015

© С.А. Легкий, Т. Е. Василенко, А.В. Толок, 2016

Рецензент к.т.н., доц. А.Н. Дудников