

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ, УПРАВЛЕНИЯ И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ  
КАФЕДРА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

Е.В.Зандер

подпись инициалы, фамилия

«21» 06 2016 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(БАКАЛАВРСКАЯ)

38.03.04-«ГОСУДАРСТВЕННОЕ И МУНИЦИПАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ»

Совершенствование методов государственного регулирования автобусных  
пассажирских перевозок

Научный руководитель

21.06.2016 ст.преподаватель

подпись, дата

должность, ученая степень

В. П. Зуев

инициалы, фамилия

Выпускник

21.06.2016

подпись, дата

Е.С. Шахнович

инициалы, фамилия

Красноярск 2016

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме « Совершенствование методов государственного регулирования автобусных пассажирских перевозок» содержит 91 страницы текстового документа, 10 листов приложений, 25 использованных источников, 7 таблиц, 11 рисунков, 10 листов графического материала.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ  
АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА, АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-  
ХОЗЯЙСТВЕННОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРОГРАММЫ, ОБЪЕКТ, ИНФОРМАЦИЯ, ОТЧЕТ, АНАЛИЗ,  
ПРОБЛЕМЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.

Объект исследования- ГП КК «Балахтинское АТП» Цель исследования:

-анализ современного состояния и тенденций развития автотранспортного комплекса Красноярского края;

-анализ функционирования предприятий пассажирского автобусного транспорта в современных условиях на примере ГП КК «Балахтинское АТП»;

-выявление основных проблем пассажирского автотранспорта в секторе социально-значимых автобусных перевозок и возможных путей их решения;

-исследование нормативно-правовой базы и существующих научно-методических подходов к формированию и регулированию тарифов в сфере пассажирского автотранспорта;

-оценка существующей нормативно-правовой базы и научно-методических подходов в вопросе компенсации выпадающих доходов автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки.

В результате проведенного анализа была определена структура управления, установлены основные направления и аспекты развития автотранспортного комплекса, выявлены основные проблемы предприятия.

В итоге был разработан обоснованный ряд рекомендаций и предложений, определены основные негативные факторы, оказывающие влияние на развитие автобусных пассажирских перевозок.

## СОДЕРЖАНИЕ

|   |       |
|---|-------|
| Введение .....  | 3     |
| 1 Социальное значение и направления развития автотранспортного<br>комплекса Красноярского края.....                           | 7     |
| 1.1 Структура автотранспортного комплекса .....   | 7     |
| 1.2 Анализ автотранспортного комплекса Красноярского края.....  | 13    |
| 1.3 Основные направления развития автотранспортного комплекса<br>Красноярского края.....                                      | 21    |
| 2 Основные проблемы муниципальных автотранспортных предприятий на<br>примере ГП КК «Балахтинское АТП» Красноярского края..... | 27    |
| 2.1 Структура управления ГП КК «Балахтинское<br>АТП».....   | 27    |
| 2.2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ГП КК «Балахтинское<br>АТП».....  | 30    |
| 2.3 Проблемы развития ГП КК «Балахтинское АТП».....   | 35    |
| 3 Предложения по совершенствованию методов регулирования автобусных<br>пассажирских перевозок Красноярском крае.....          | 43    |
| 3.1 Оптимизация тарифов на автобусные перевозки.....  | 43    |
| 3.2 Совершенствование процесса субсидирования пассажирских<br>перевозок.....  | 51    |
| 3.3 Оптимизация нагрузки на маршрутную сеть и борьба с нелегальными<br>перевозками.....                                       | 61    |
| Заключение .....  | 69    |
| Список использованных источников .....  | 77    |
| Приложения А – К .....  | 80-90 |

## **ВВЕДЕНИЕ**

В современных условиях деятельность региональных структур пассажирского автотранспорта характеризуется низким, а в ряде случаев, отрицательным уровнем рентабельности автотранспортных предприятий, что обусловлено административным регулированием тарифов и неполной компенсацией «выпадающих» доходов; недостаточной согласованностью действий органов власти различных уровней.

Государственное регулирование в системе транспортного обслуживания населения играет важнейшую роль и вносит большие коррективы как в экономику страны, так и в жизни ее жителей. Эти коррективы могут быть положительными и отрицательными.

Изучение зарубежного и отечественного опыта убеждает в том, что важным элементом, позволяющим управлять рынком услуг пассажирского транспорта, является регулирование цен. Необходимость регулирования цен продиктована тремя задачами, стоящими перед пассажирским транспортом:

- гарантированное обеспечение населения минимальными транспортными услугами;
- повышение привлекательности общественного пассажирского транспорта перед населением со средними доходами, что достигается путем повышения качества предоставляемых услуг;
- снижение транспортной дискриминации населения тех районов, где с экономической точки зрения, не эффективно функционирование пассажирского транспорта.

Из необходимости регулирования тарифов и перевозки вытекает необходимость дотирования автотранспортных предприятий в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат, возникающих в связи с регулярными перевозками пассажиров автомобильным транспортом на маршрутах с небольшой интенсивностью пассажиропотока.

Кроме того важным элементом государственного регулирования также является грамотное формирование маршрутной сети перевозок и формирование оптимальной нагрузки на эту сеть.

Актуальность исследования автобусных перевозок на социально-значимых маршрутах обусловлена тем, что посредством этих перевозок осуществляется транспортная доступность Красноярского края. Обеспечение транспортной доступности, является одной из важнейших задач в развитии автотранспортного комплекса Красноярского края. Рыночная экономика требует новых подходов к процессам ценообразования и субсидирования, применения новых принципов и методов, позволяющих адаптировать государственную тарифную политику на пассажирском автомобильном транспорте к современным экономическим условиям.

Пассажирский транспорт является одной из наиболее важных составляющих сферы платных услуг, оказываемых населению, здесь тарифы служат важным рыночным индикатором пропорциональности развития спроса и предложения на рынке услуг пассажирского транспорта и являются отправной точкой в планировании финансовой деятельности транспортных предприятий. Однако сложные вопросы формирования и регулирования тарифов на перевозку пассажиров, а также компенсации выпадающих доходов автотранспортных предприятий в связи с осуществлением социально-значимых перевозок в меняющейся среде крупных территориальных образований остаются недостаточно изученными.

В настоящей работе исследуются основные проблемы пассажирского транспорта в Красноярском крае, возможности рационализации механизмов регулирования и формирования тарифов на автотранспортные услуги и процесса их субсидирования, возможности оптимизации нагрузки на маршрутную сеть, применительно к специфическим условиям работы пассажирского автобусного транспорта в Красноярском крае.

Целью данного исследования является совершенствование научно-методической базы государственного и муниципального регулирования

пассажирского автомобильного транспорта на региональном уровне и разработка научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию основ субсидирования перевозок, а также формирования и регулирования тарифов пассажирского автомобильного транспорта по Красноярскому краю, учитывающих особенности современного этапа развития сферы автобусных пассажирских перевозок.

Основными задачами, которые решались, в процессе исследования, являются:

- анализ современного состояния и тенденций развития автотранспортного комплекса Красноярского края;
- анализ функционирования предприятий пассажирского автобусного транспорта в современных условиях на примере ГП КК «Балахтинское АТП»;
- выявление основных проблем пассажирского автотранспорта в секторе социально-значимых автобусных перевозок и возможных путей их решения;
- исследование нормативно-правовой базы и существующих научно-методических подходов к формированию и регулированию тарифов в сфере пассажирского автотранспорта;
- оценка существующей нормативно-правовой базы и научно-методических подходов в вопросе компенсации выпадающих доходов автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки;
- выбор возможных путей развития автотранспортных предприятий Красноярского края за счет оптимизации методов формирования и регулирования тарифов, совершенствования процесса субсидирования, а также оптимизации расписания и количества утвержденных междугородних маршрутов, с учетом факторов социально-экономического, рыночного и другого характера.

Объектом исследования является пассажирский автотранспортный комплекс Красноярского края на примере ГП КК «Балахтинское АТП».

Предметом исследования — организационно-экономические аспекты государственного и муниципального регулирования пассажирского

автомобильного транспорта на региональном уровне, а именно методы и формы построения и регулирования тарифов на перевозки, компенсации выпадающих доходов автотранспортным предприятиям, формирование нагрузки на маршрутную сеть междугородних перевозок.

Теоретической и методологической основой исследования послужили работы отечественных и зарубежных ученых в области теории ценообразования, маркетинга; результаты исследований отечественных ученых и специалистов по вопросам организации, планирования и экономики пассажирских автотранспортных предприятий.

В данной работе использованы статистические данные Министерства транспорта Российской Федерации, Госкомстата Российской Федерации, Правительства Красноярского края, Министерства транспорта Красноярского края; нормативно-правовые документы; целевые программы на пассажирском транспорте федерального и регионального уровней; аналитические статьи, обзоры и методические разработки научно-исследовательских и проектных организаций; отраслевые данные по регионам; отчетные данные ГП КК «Балахтинское АТП».

# **1 Социальное значение и направления развития автотранспортного комплекса Красноярского края**

## **1.1 Структура автотранспортного комплекса**

Транспортный комплекс Красноярского края играет важную интегрирующую роль в экономике и представлен железнодорожным, автомобильным, водным (речным и морским), воздушным и трубопроводным видами транспорта, осуществляющими перевозки грузов и пассажиров.

Формирование транспортного комплекса определялось этапами освоения и промышленного развития края. Главная широтная магистраль края сформировалась в период освоения Сибири в 18 веке, когда был построен Московский тракт - сегодня это автомагистраль М-53 «Байкал». На Московском тракте были основаны и развились города Красноярск, Ачинск, Канск и др. Строительство в конце 19 века Транссибирской железнодорожной магистрали завершило формирование основного широтного коридора и транзитного пути в направлении Восток-Запад. Современная конфигурация транспортного каркаса края сформировалась во второй половине XX века – времени наиболее интенсивного развития промышленного комплекса региона.

Для края характерно крайне неравномерное развитие и размещение производительных сил и расселения: практически все производства и абсолютное большинство населения края сконцентрированы в наиболее благоприятной для жизни и деятельности части региона, тяготеющей к Транссибу.

Транспортные межрайонные грузоперевозки осуществляются автомобильным транспортом – 3%, на севере морским – 90%, в южных районах в основном по железным дорогам – 90%. Во внутрирайонных связях преобладают автомобильный транспорт – 50%, железнодорожный – 30% и водный – 20%. В труднодоступных северных районах с неразвитой транспортной инфраструктурой используется авиация и сохраняется традиционный вид транспорта – олени упряжки.



Географические особенности Красноярского края определяют ведущую роль транспортного комплекса в конкурентоспособности региона. Основой транспортной системы края является железнодорожный транспорт, который осуществляет межрегиональный и международный грузообмен с западными и восточными регионами страны, с ближним и дальним зарубежьем, около 60% грузов перевозится железнодорожным транспортом. Объемы перевезенных грузов по видам транспорта в динамике лет приведены в таблице 1.

Таблица 1 - Объемы перевозок грузов по видам транспорта общего пользования в динамике лет, млн. тонн

| Перевозки по видам транспорта | Годы  |       |       |      |      |      |       |
|-------------------------------|-------|-------|-------|------|------|------|-------|
|                               | 1980  | 1990  | 1995  | 2000 | 2005 | 2007 | 2015  |
| железнодорожный               | 54,7  | 86,1  | 44,0  | 45,2 | 47,3 | 54,9 | 72,2  |
| автомобильный                 | 83,8  | 75,6  | 21,3  | 9,7  | 6,4  | 8,0  | 22,7  |
| внутренний водный             | 20,4  | 25,9  | 5,4   | 4,6  | 4,1  | 5,2  | 4,8   |
| воздушный( тыс. тонн)         | 200   | 200   | 29,2  | 25,3 | 16,8 | 19,4 | 16,3  |
| трубопроводный (газ)          | -     | 4,0   | 3,6   | 2,9  | 2,7  | 2,6  | 2,8   |
| всего                         | 358,9 | 391,6 | 103,5 | 87,7 | 77,3 | 90,1 | 118,8 |

Железнодорожный транспорт обеспечивает, главным образом, межрегиональные связи и экспортные поставки продукции края, обеспечивая основные объемы грузоперевозок, трубопроводный транспорт— межрегиональные связи.

Доля речного транспорта в крае невелика вследствие климатических условий, а воздушного — вследствие высоких тарифов.

Основная масса перевозок пассажиров в крае приходится на автомобильный транспорт, который совместно с электрическими видами городского транспорта обеспечивает 96% всех перевозок. Ежедневными пользователями краевой автодорожной сети является более 700 тыс. человек

Показатели перевозки пассажиров по видам транспорта в 2015 году приведены в таблице 2.

Таблица 2 - Перевозки пассажиров по видам транспорта в 2015 году

| <b>Вид транспорта</b> | <b>Отправлено<br/>пассажиров, млн. чел.<br/>год</b> | <b>в%</b> |
|-----------------------|---|-----------|
| железнодорожный       | 15,3  | 3,7       |
| автомобильный         | 374,5   | 89,2      |
| воздушный             | 0,93  | 0,22      |
| внутренний водный     | 0,14  | 0,03      |

В соответствии с Федеральным законом №257-ФЗ от 08.11.2007 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ», автомобильные дороги на территории Красноярского края в зависимости от их значения подразделяются на:

- 1) автомобильные дороги федерального значения;
- 2) автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
- 3) автомобильные дороги местного значения;
- 4) частные автомобильные дороги.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования.

Сеть автомобильных дорог края представлена федеральными и территориальными дорогами общего пользования, муниципальными, сельским и лесовозными дорогами.

Удельный вес Красноярского края в общей протяженности всех автодорог в Российской Федерации и СФО составляет 2,3 – 2,4% и около 14% автомобильных дорог с твердым покрытием.

Сеть автомобильных дорог федерального значения составляет 1181 км. Дороги имеют усовершенствованное покрытие на всем протяжении. В составе автодорожной сети края - 2 федеральные дороги:

- трасса М-53 «Байкал» (Челябинск- Красноярск – Чита) протяженностью на территории края - 607 км. Дорога проходит параллельно Транссибу в широтном направлении от Урала и далее на Восток. По трассе «Байкал» осуществляется междугороднее сообщение краевого центра с районами западного и восточного макрорайонов, соседними регионами;

- трасса М-54 «Енисей» (Красноярск–Абакан–Минусинск -Кызыл – Эрзин – граница Монголии) протяженностью на территории края 286 км. Дорога имеет твердое асфальтобетонное покрытие и является основным транспортным связующим звеном южных районов правобережья Енисея с центром края, связи на Туву.

Автомобильные дороги федерального значения являются основой транспортного каркаса края. Федеральную дорогу М-53 поддерживает Транссиб, формируя основной широтный транспортный коридор Красноярского края - Транссибирский транспортный коридор.

Протяженность автомобильных дорог регионального значения в крае (общего и необщего пользования) в настоящее время составляет около 16 826 км, в том числе около 13 тыс. км относится к автодорогам общего пользования.

Доля дорог с усовершенствованным покрытием составляет 42,3%, переходным типом покрытия -54,9% и 2,8% - грунтовыми. Для более чем 90% муниципальных образований, автодорожный способ коммуникации является единственным и, на ближайшую перспективу, безальтернативным способом их связи с внешним миром.

Внутренние дороги обеспечивают сообщение с 256 населенными пунктами, с населением более 100 тыс. человек.

На территории края в лесосырьевых районах имеется более 7,7 тыс. лесовозных дорог круглогодичного использования и 7,3 тыс. км зимних лесовозных дорог.

В центральной части края плотность дорожной сети весьма высока, но южная часть края существенно от нее отстает. Северные территории практически не обустроены в транспортном отношении (сообщение осуществляется в основном за счет зимников). Для Приангарья характерна коммуникационная разобщенность, очаговый характер инфраструктурного развития, низкая доля круглогодичных межпоселенческих дорог (менее 19%), особенно в Енисейском районе.

Связь между городами и районами края обеспечивают следующие основные автомагистрали краевого значения:

- Ачинск – Назарово – Шарыпово проходит параллельно железной дороги Ачинск – Назарово-Шарыпово, имеет твердое покрытие и обеспечивает связь с районными центрами в юго-западной части края.

- Красноярск – Енисейск (326 км) проходит по территории 5 муниципальных районов и имеет почти на всем протяжении твердое покрытие. Интенсивность движения доходит до 4,6 тыс. автомобилей в сутки.

- Канск – Тасеево – Троицк (150 км) практически подходит к Ангаре в совокупности с местными дорогами Троицк - Устье (51 км) и Мотыгино – Нижнее (104 км) с выходом через зимнюю переправу на Ангаре в Мотыгинский район. Эта дорога также пересекает территорию ряда муниципальных районов в левобережье Ангары.

- Канск – Абан – Богучаны – Кодинск – реконструируемая в рамках Программы Комплексного развития Нижнего Приангарья автодорога в восточные районы промрайона.

Крупными автодорожными узлами являются г. Красноярск, Ачинск, Канск, Минусинск, расположенные на пересечении автомобильных и железных

дорог. Районные центры выполняют функции межселенного транспортного обслуживания, формируют разветвленную сеть пригородных, межрайонных и межрегиональных автобусных маршрутов.

В крае практически отсутствуют современные автомагистрали (скоростные дороги непрерывного движения с 4-мя и более полосами движения).

В Красноярском крае действует развитая сеть пригородных и междугородных автобусных маршрутов.

Внутригородские перевозки представлены автобусным и электрическими видами транспорта: троллейбусным (Красноярск) и трамвайным (Красноярск, Ачинск).

Пригородные и междугородные перевозки – автобусным видом транспорта.

Общее число автобусных маршрутов в крае - 765, в том числе, междугородных - 191, пригородных – 335, внутригородских – 239, трамвайных – 8. В структуре городских пассажирских перевозок более 92% приходится на автобусные перевозки, доля междугородних перевозок составляет 1,2%, пригородных – 2,9%. Количество перевезенных пассажиров автомобильным транспортом общего пользования приведено в таблице 3.

Таблица 3 –Количество перевезенных пассажиров автомобильным транспортом общего пользования (миллионов человек)

| Вид транспорта              | Годы  |       |       |       |       |        |       |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
|                             | 1980  | 1990  | 1995  | 2000  | 2005  | 2007   | 2015  |
| автобус                     | 569,1 | 716,2 | 590,5 | 450,2 | 449,2 | 374,5  | 372,6 |
| в т. ч. по видам перевозок: |       |       |       |       |       |        |       |
| междугородное               | 10,8  | 10,7  | 13,4  | 4,1   | 4,9   | 4,41   | 4,40  |
| пригородное                 | 124,6 | 106,0 | 55,5  | 15,1  | 11,3  | 11,01  | 10,5  |
| внутригородское             | 433,7 | 599,5 | 521,6 | 431,0 | 433,0 | 355,71 | 330,3 |
| трамвай                     | 44,3  | 61,4  | 64,9  | 36,8  | 17,2  | 16,6   | 15,6  |
| троллейбус                  | 32,5  | 59,0  | 67,6  | 61,0  | 15,2  | 12,4   | 11,9  |

По перевозке пассажиров большую долю занимает как раз автомобильный транспорт, так как почти для 90% муниципальных образований, автодорожный способ коммуникации является единственным способом их связи с внешним миром. Таким, образом, автомобильный транспорт играет исключительно важную роль в жизнедеятельности всей экономики края.

## **1.2 Анализ состояния автотранспортного комплекса Красноярского края**

Автотранспортный комплекс играет важнейшую роль в экономике Красноярского края и в последние годы в целом удовлетворяет спрос населения и экономики в перевозках пассажиров и грузов, но развитие человеческого потенциала, улучшение условий жизни требует нового уровня обеспечения транспортного обслуживания населения.

Одним из основных факторов, сдерживающих развитие автотранспортного комплекса края, является неполное удовлетворение общественной потребности в перемещении жителей по его территории и экономической потребности хозяйствующих субъектов в инфраструктурном обеспечении процессов создания новых и развития существующих производств. Отставание темпов развития автодорожной транспортной инфраструктуры от фактической и перспективной динамики развития экономических процессов в крае может быть охарактеризовано следующими обстоятельствами:

- отсутствие круглогодичной устойчивой автодорожной связи населенных пунктов и территорий (преимущественно в северных районах края) с краевым центром и существующими транспортными терминалами, в результате чего не в полной мере обеспечивается инвестиционная привлекательность процессов освоения природных ресурсов и, соответственно, сдерживается развитие экономики северных территорий и края в целом, а также ограничиваются конституционные права граждан на передвижение и возможности получения ими жизненно важных услуг

- неудовлетворительно низкими пропускными характеристиками участков дорог в непосредственной близости от зон высокой урбанизации. Отдельные участки существующих автомобильных дорог, особенно на подъездах к городам, характеризуются интенсивностью движения, многократно превышающей техническо-эксплуатационные возможности конструктивных элементов автодорог, что не позволяет обеспечить выполнение современных требований к пропускной способности, комфорту, безопасности дорожного движения и приводит к возникновению очагов аварийности на данных участках автодорог.

Существующая конфигурация сети дорог общего пользования получила историческое развитие в виде радиально-стержневой схемы, обеспечивающей связь всех населенных пунктов края по административно-иерархической цепи "краевой центр - районный центр - центральная усадьба". Недостаточное

развитие (зачастую отсутствие) межрайонных связей является причиной неэффективного экономического взаимодействия смежных муниципальных образований, использования неэффективных транспортных схем, значительных автодорожных перепробегов. Пропускная способность автодорог на участках пересечения селитебных зон городов, средних и малых населенных пунктов существенно ограничена, отсутствие обходов населенных пунктов приводит к ускоренному износу их улично-дорожных систем, оказывает негативное влияние на экологическую среду.

Возникновение диспаритета между темпами развития краевой экономики и уровнем инфраструктурной автодорожной обеспеченности экономических процессов возникло в результате двух причин институционального и исторического характера.

Первая, это отказ от практики финансирования всех видов дорожных работ посредством института внебюджетных дорожных фондов стал объективной причиной дефицита финансирования работ по компенсации износа дорожной сети. Из-за недостаточного финансирования в период 2003 - 2009 годов выполняемые объемы работ по содержанию и ремонту дорог не обеспечивали восстановления ежегодного нормативного износа, в результате чего к 01.01.2015 5503 км краевых автодорог не соответствовали ни потребительским свойствам, ни техническим требованиям и требуют безотлагательного ремонта. Кроме того, в 2009 - 2011 годах практически отсутствовали объекты строительства и реконструкции автомобильных дорог.

Второй причиной несоответствия темпов развития краевой экономики качественным показателям краевой дорожной системы является историческое изменение экономических приоритетов. В период создания транспортного автодорожного каркаса (60 - 80-е годы прошлого столетия) была поставлена и решена задача обеспечения автодорожной доступности в наиболее густонаселенных районах центра и юга края на основе безальтернативных радиально-стержневых транспортных схем. Несмотря на принимаемые меры, в последние 5 - 8 лет конфигурация сети региональных и межмуниципальных



дорог общего пользования все еще имеет преимущественно радиальную структуру с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог. Из-за недостаточной плотности дорожной сети часть внутри краевых и местных перевозок осуществляется со значительным перепробегом, что обуславливает дополнительные транспортные расходы в размере не менее 10%.

Что касается качественных характеристик автотранспортного комплекса Красноярского края, то уровень развития автотранспорта в крае отстает от нормативных и среднероссийских значений. Показатели безопасности и экологичности транспорта в Красноярском крае также не соответствуют современным стандартам. Доля транспорта в загрязнении окружающей среды составляет 10,9%, из них 90% приходится на загрязнение от автомобильного транспорта. Высокие тарифы на грузовые перевозки и низкая плотность сети завышают долю транспортных затрат в себестоимости и являются ограничением для развития экономики. Доля транспортных затрат в себестоимости продукции составляет 15–20% против 7–8% в странах с развитой рыночной экономикой.

Подвижность населения Красноярского края в 2014 году составила 2198,3 пасс-км/чел, что выше, чем в среднем по России. Однако это свидетельствует, скорее, не столько о большей подвижности населения, сколько о больших расстояниях передвижения. Сводная оценка существующего автотранспортного комплекса Красноярского края представлена в таблице 4.

Таблица 4-Оценка состояния автотранспортного комплекса Красноярского края

| Наименование показателя  | Ед. измерения       | Значение в 2014 г. | Оценка                                     |
|--|---------------------|--------------------|--|
| Удельный вес автомобильных общей протяженности дорог общего пользования  | %                   | 89,6               | 12 место в РФ                              |
| Доля протяженности дорог общ. польз-я высш. категорий (I,II) в общ. протяженности дорог общ. польз-я (с усовершенс. покрытием) | %                   | 50,3               | 69 место в РФ                              |
| Доля транспорта в загрязнении окружающей среды   | %                   | 10,9               | Не соответствует нормативному значению МТС |
| Вклад автотранспорта в суммарное транспортное загрязнение  | %                   | 90                 | Не соответствует нормативному значению МТС |
| Доля автотранспортных средств, соответствующих стандарту EVRO-3 и выше   | %                   | 41,5               | Ниже нормативного значения                 |
| Подвижность населения  | пасс-км/чел         | 2198,3             | Выше среднероссийского уровня              |
| Грузоёмкость экономики   | тонн-км/1 долл. ВРП | 1,387              | Не соответствует нормативному значению МТС |
| Доля транспортных затрат в себестоимости   | %                   | 15-20              | Не соответствует уровню развитых стран     |
| Износ подвижного состава (автомобильный)   | 5                   | 50                 | Неуд. состояние                            |
| Средний срок службы подвижного состава (автомобильный транспорт)   | лет                 | 13                 | Неуд. состояние                            |

Экономическая эффективность автотранспортных предприятий края снижалась на протяжении последних лет, особенно в условиях экономического

кризиса. Это связано с плохим финансовым состоянием автотранспортных предприятий, высокой стоимостью подвижного состава, низкой рентабельностью перевозок, недобросовестной конкуренцией, теневым сектором, отсутствием единого правового пространства в стране.

Что касается автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, то эти предприятия на протяжении последних лет находятся в состоянии глубокого финансового кризиса. Основными негативными факторами, оказывающими влияние на развитие автобусных пассажирских перевозок в Красноярском крае, на мой взгляд, являются:

- несовершенство нормативной правовой базы, в том числе отсутствие единых норм взаимодействия органов управления и перевозчиков;
- несовершенное ценообразование;
- технико-технологические, организационные и экономические противоречия, возникшие за десятилетия его дотационного финансирования;
- недостаточное возмещение выпадающих затрат перевозчикам;
- низкий технический уровень автобусов и высокая степень их изношенности, чем влечет за собой высокие издержки отрасли;
- приобретение уже бывших в эксплуатации транспортных средств и в связи с этим работа с превышением предельного износа парка подвижного состава;
- несоответствие автодорожной транспортной инфраструктуры существующей потребности;
- перегруженность улично-дорожной сети;
- возросшие услуги легкового такси и нелегальных перевозчиков;
- низкий уровень безопасности дорожного движения;
- активная автомобилизация населения
- снижение численности населения в сельской местности;
- нарастающий дефицит на рынке труда квалифицированных кадров автомобильного транспорта.

Кроме того, регулярно возрастают цены на топливо, автошины, запасные части, электрическую и тепловую энергии.

Остановимся на некоторых, наиболее существенных проблемах автотранспортных предприятий края, осуществляющих пассажирские перевозки.

Так, следствием трудного финансового положения автотранспортных предприятий является большой износ транспортных средств. В автотранспортных предприятиях и организациях преобладает морально и физически устаревшая техника, работающая в большинстве случаев за пределами нормативного срока службы. В структуре парка автобусов государственных автотранспортных предприятий Красноярского края по состоянию на 1 января 2015 года большую долю занимают транспортные средства со сроком службы более 14 лет (46,4%), доля полностью с амортизированных автобусов — 49,7% или 266 единиц. Таким образом, средний возраст парка пассажирского транспорта в Красноярском крае составляет 13 лет, что неблагоприятно влияет на безопасность перевозок. В период 2016 - 2017 годов подлежит списанию 79% существующего автобусного парка по причине непригодности для дальнейшей эксплуатации. В связи с этим приобретение новых автобусов - необходимое условие для поддержания транспортной отрасли края.

Невозможность эффективного решения указанной проблемы в ближайшее время за счет использования действующих механизмов обусловлена низким размером дохода, получаемого в результате производственно-хозяйственной деятельности предприятий, а также недостаточным финансированием из краевого и местных бюджетов, что не позволяет аккумулировать средства для приобретения нового подвижного состава.

Согласно статистическим данным 2013 - 2015 годов из 19 существующих государственных и муниципальных предприятиях Красноярского края, имеющих 1539 единиц подвижного состава (в том числе 1165 автобусов), ежегодные затраты на ремонт составляют около 260,0 млн. рублей, что

аналогично приобретению 95 автобусов в год большого и среднего класса отечественного производства.

Отсутствие программно-целевого подхода к решению данной проблемы приводило к разовым мероприятиям по обновлению подвижного состава. Например, за период 2007 - 2012 годов, когда в государственных автотранспортных предприятиях замене подлежало 67% подвижного состава, обновить удалось лишь 11,6% техники. В муниципальных предприятиях Красноярского края количество обновленного подвижного состава составляет всего 4% от необходимого. Необходимость решения проблемы обновления автобусов также обозначена на федеральном уровне.

Из всего выше сказанного можно сделать вывод, что текущее состояние автотранспортной отрасли Красноярского края не способствует полному удовлетворению потребностей населения и экономики в транспортных услугах. В большей степени это проявляется в:

- высоком износе основных фондов во всех видах транспорта, который снижает безопасность перевозок;
- низким качестве автодорожной сети, что снижает скорость перевозок и ведет к их удорожанию, что, в свою очередь, снижает конкурентоспособность транспортного комплекса края;
- низким уровне экологичности транспорта;
- низким уровне безопасности дорожного движения.

Таким образом, в Красноярском крае автотранспортный комплекс неконкурентоспособен, что влияет на уровень конкурентоспособности региона в целом.

Решение проблем автотранспортного комплекса должно быть комплексным и решаться согласованно как на региональном, так и на федеральном уровнях.

### **1.3 Основные направления развития автотранспортного комплекса Красноярского края**

Для определения стратегии развития в сфере реализации автотранспортной системы Красноярского края разработана и утверждена Постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п государственная Программа Красноярского края «Развитие транспортной системы» и утвержден Паспорт государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» (Приложение А).

Госпрограмма состоит из нескольких подпрограмм– «Дороги Красноярья», «Развитие транспортного комплекса Красноярского края» и «Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае».

Мероприятия госпрограммы направлены на развитие транспортной и дорожной инфраструктуры, повышение доступности транспортных услуг для населения, улучшение мер безопасности дорожного движения.

Общий объем финансирования на 2014-2018 годы, который будет осуществляться за счет средств федерального и краевого бюджетов, а также дорожного фонда, составит более 73 млрд. рублей. Основная часть расходов запланирована по подпрограмме «Дороги Красноярья» - почти 61 млрд.рублей. Основным дорожным проектом на ближайшие годы станет строительство одного из объектов Универсиады -2019 – автодороги в створе ул. Волочаевской от ул. Дубровинского до ул. Копылова. В 2016 году предусмотрено увеличение субсидий муниципальным образованиям на капитальный ремонт и ремонт местных автодорог в сумме 150 млн. рублей.

Принятие указанной программы обусловлено следующими факторами:

-высокой капиталоемкостью и длительностью инвестиционных сроков реализации дорожных проектов, составляющей 3 - 5 и более лет, требующих соответствующего горизонта планирования инвестиций, направляемых на развитие и совершенствование дорожной сети;

-необходимостью в условиях ограниченных бюджетных средств значительно улучшить показатели аварийности на всей сети автомобильных дорог;

-развитием неосвоенных территорий края и созданием благоприятных инвестиционных условий для привлечения отечественного и зарубежного капитала в освоении природных ресурсов северных районов края за счет опережающего создания транспортной инфраструктуры;

- необходимостью решения проблемы сокращения разрывов между ежегодными нормативными объемами восстановительного ремонта и накопившегося за 15-летний период "недоремонта" дорог и дорожных сооружений, что обеспечит сохранность сети;

-необходимостью постепенного планового перехода на нормативный способ среднесрочного планирования затрат на выполнение реновационных работ по содержанию автомобильных дорог, их капитальному и текущему ремонтам.

Решение указанных проблем позволит повысить уровень оказываемых услуг в части обеспечения комфортности, мобильности, безопасности и доступности и будет возможно только при системном подходе в рамках долгосрочной целевой программы.

Программа разработана на основании приоритетов государственной политики в сфере дорожного хозяйства и транспорта на долгосрочный период, содержащихся в следующих документах:

- концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 N 1662-р;

- транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 N 1734-р;

- стратегии железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р;

- концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной совместным Приказом Минтранса России и Минобороны России от 29.05.2008 N 003/0021;

- государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы" на 2013 - 2020 годы, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 N 2600-р.

В соответствии с приоритетами определены цели программы:

Цель 1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры.

Достижение цели обеспечивается, прежде всего, сохранением и модернизацией существующей сети автодорог за счет проведения комплекса работ по их содержанию, ремонту и капитальному ремонту. Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры в г. Красноярске, реконструкция автомобильной дороги Красноярск - Железногорск позволит существенно улучшить существующую транспортную ситуацию в пределах основных узлов Красноярской агломерации. Также планируется начать реализацию проекта строительства обхода г. Ужура.

Цель 2. Повышение доступности транспортных услуг для населения.

К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относится доступность транспортных услуг. Достижение данной цели возможно путем развития региональных перевозок, обеспечения потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах, обновления парка транспортных средств.

Так, государственной программой "Развитие транспортной системы", утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 N 2600-р, установлено, что повышение качества услуг и безопасности городского общественного транспорта зависит от обновления



парка транспортных средств, что достигается использованием программного метода обновления парка городского транспорта на условиях государственной поддержки с применением различных механизмов (утилизация, лизинг, субсидии).

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 N 1734-р, планируется поэтапное введение ограничений по возрасту коммерческой эксплуатации автомобильного транспорта с использованием различных механизмов правового и административного регулирования. Это позволит снизить средний возраст парка маршрутных автобусов с 9 лет в 2007 году до 8 лет в 2015 году и до 5 - 6 лет к 2030 году.

Прогнозом долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, разработанным Министерством экономического развития Российской Федерации, установлено, что обновление парка городского пассажирского транспорта будет способствовать росту качества транспортного обслуживания пассажиров и ограничению автомобилизации.

В качестве возможных мер по обновлению подвижного состава общественного автомобильного и городского электрического транспорта рассматриваются варианты приобретения транспортных средств за счет краевого бюджета, получения субсидий из федерального бюджета, предоставление субсидий перевозчикам, а также лизинговые и кредитные схемы.

Повышение доступности транспортных услуг непосредственно повлияет на темпы реализации проектов в области сельского строительства, здравоохранения, образования.

Цель 3. Повышение комплексной безопасности дорожного движения.

Для достижения цели необходимо повысить надежность и безопасность движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения на территории Красноярского края. Эффективность и

результативность реализации подпрограммы "Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае" на 2014 - 2018 годы заключается в сохранении жизни участников дорожного движения и в предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Таким образом, продолжение применения программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности в Красноярском крае позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на последующий период.

Цель 4. Создание и развитие региональной навигационно-информационной системы Красноярского края путем внедрения и использования технологий ГЛОНАСС.

Для достижения цели необходимо:

Развитие автоматизации процессов планирования, мониторинга, диспетчеризации и управления транспортом различного функционального назначения на территории Красноярского края в целях обеспечения безопасности перевозок, повышения качества и обеспечения контроля качества транспортных услуг за счет использования глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS путем обеспечения постоянного функционирования регионального навигационно-информационного центра по Красноярскому краю, включающего единую платформу навигационных приложений, систему обеспечения информационной безопасности, подсистему информационного обеспечения деятельности органов государственной власти, средства, обеспечивающие взаимодействие с внешними системами и подсистемами.

Цель 5. Создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий.

Для достижения данной цели необходимо обеспечение деятельности Министерства транспорта Красноярского края.

В будущем, в результате реализации Программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» должна быть достигнута главная цель – комплексное развитие автодорожного хозяйства Красноярского края.

## **2 Основные проблемы муниципальных автотранспортных предприятий на примере ГП КК «Балахтинское АТП» Красноярского края**

### **2.1 Структура управления ГП КК «Балахтинское АТП»**

Государственное предприятие Красноярского края «Балахтинское автотранспортное предприятие» создано в 1950 году на базе Новоселовской автороты №35. Цель создания предприятия - обеспечение транспортной потребности населения, поэтому оно является социально значимым для Балахтинского района.

Государственное предприятие Красноярского края «Балахтинское автотранспортное предприятие», в дальнейшем Предприятие, является коммерческой организацией, созданной без ограничения срока. Учредителем Предприятий является Красноярский край. От имени Красноярского края, права собственника имущества Предприятия осуществляет Агентство по управлению краевым имуществом Красноярского края и Министерство транспорта Красноярского края в рамках их компетенции.

Имущество Предприятия является собственностью Красноярского края и принадлежит Предприятию на праве хозяйственного ведения.

Единственным исполнительным органом Предприятия является Директор Предприятия. Директор назначается на должность Приказом отраслевого органа по согласованию с Агентством по управлению государственным имуществом Красноярского края. Директор подотчетен Агентству по управлению государственным имуществом Красноярского края и отраслевому органу (Министерство транспорта Красноярского края).

Среднесписочная численность работающих за 2015 год составила 79 чел., за 4 квартал 2015 года – 76 человек. Из них руководящий состав в количестве 5-ти человек. Руководящий состав это Директор, главный инженер, главный бухгалтер, старший экономист, начальник эксплуатации. Весь руководящий состав Предприятия имеет высшее профильное образование. По сравнению с

планом численность работающих уменьшилась на 2 чел. В связи с выходом на пенсию уволились 2 водителя грузовых автомобилей.

Среднемесячная заработная плата работающих за 2015 год составила 20018 руб. (рост к плану на 5,1%). В том числе среднемесячная плата работников АУП составила 33184,2 руб., основного производственного персонала (водители и кондукторы) – 21766,9 руб., вспомогательного производственного персонала – 14692,1 руб. Тарифная ставка рабочего 1 разряда в 2015 году составляет 4594 рубля.

На Предприятии проводится пассивная кадровая политика – не создается резерв кадров из уже имеющегося состава работников, не привлекаются молодые перспективные сотрудники, хотя возраст многих сотрудников перешагнул пенсионный. Такая политика, возможно, обусловлена тем, что Предприятие ожидает реорганизации, в результате которой, оно будет преобразовано в филиал (отделение) ГП КК «Ачинское АТП» Такое преобразование, скорее всего, повлечет массовое сокращение, которое можно провести как раз за счет сотрудников пенсионного возраста, с соответствующим замещением более молодыми и квалифицированными специалистами.

Отработанная схема, порядок подчиненности и взаимодействия отдельных звеньев управления обеспечивает устойчивое функционирование отдельных взаимосвязанных служб Предприятия. Бесперебойная и эффективная работа Предприятия доказывает рациональность существующей управленческой структуры относительно ее основной деятельности, которая выработана за годы существования Предприятия. Система управления Предприятием представлена в виде схемы на рисунке 1.

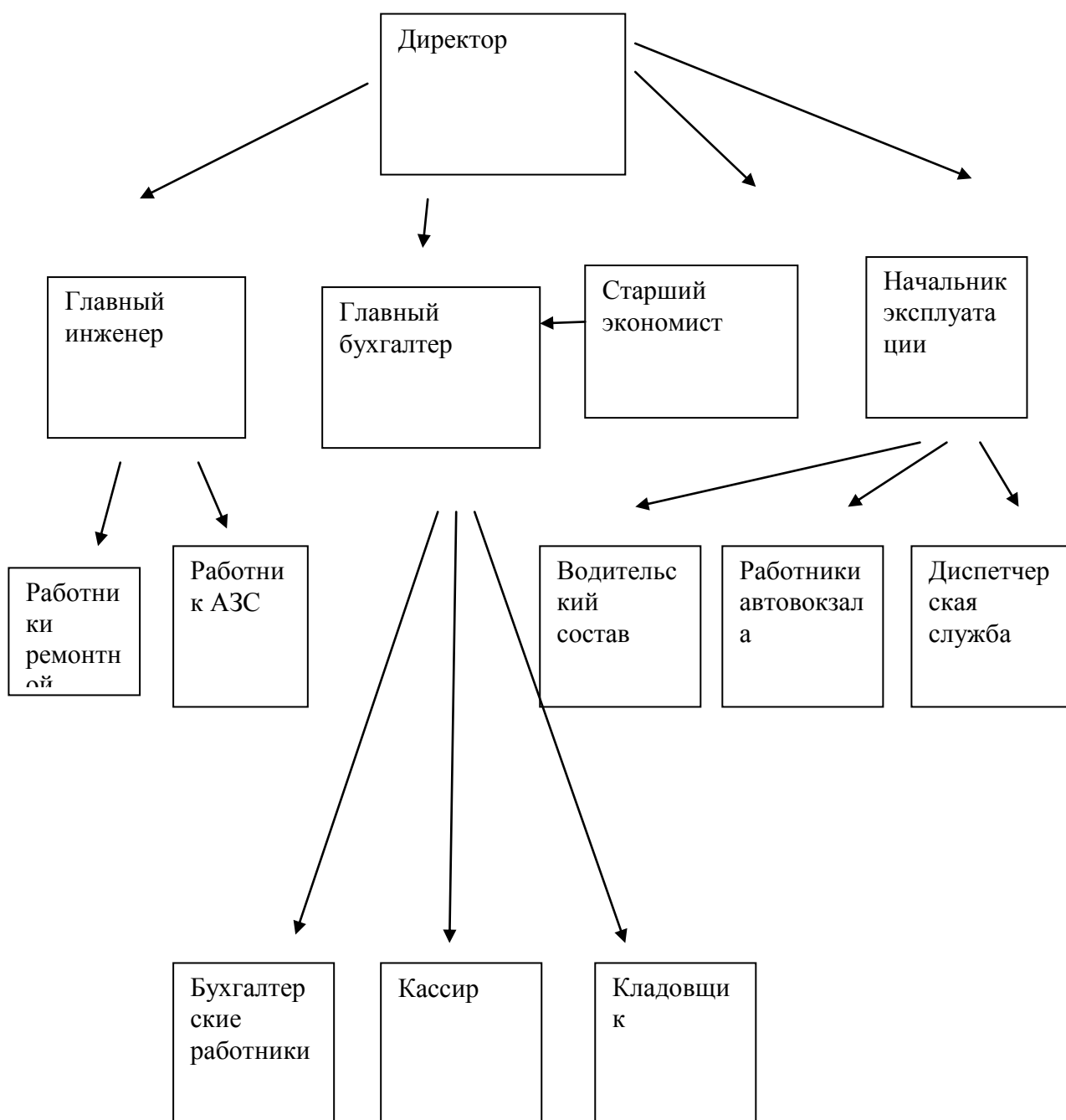


Рисунок 1 -Система управления Предприятием

Организация и оснащение рабочих мест аппарата управления в целом соответствует как требованиям современности, так и требованиям техники безопасности.

Отработанная схема, порядок подчиненности и взаимодействия отдельных звеньев управления обеспечивает устойчивое функционирование отдельных взаимосвязанных служб Предприятия. Бесперебойная и

эффективная работа Предприятия доказывает рациональность существующей управленческой структуры относительно ее основной деятельности, которая выработана за годы существования Предприятия.

## **2.2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ГП КК«Балахтинское АТП»**

Основным видом деятельности Предприятия является осуществление социально значимых пассажирских перевозок в городском, пригородном и междугородном сообщениях.

Предприятие в соответствии с Уставом также оказывает следующие виды услуг:

- грузовые перевозки;
- перевозка пассажиров по договорам и отдельным заказам;
- предоставление в аренду помещений, временных сооружений для стоянки автотранспорта юридических и физических лиц, стационарных торговых мест;
- техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт узлов и агрегатов автомобилей юридических и физических лиц;
- прочие виды деятельности, определенные Уставом.

Для осуществления своей деятельности Предприятие обеспечено материально-технической базой, которая представлена движимым и недвижимым имуществом, находящимся на праве хозяйственного ведения.

Земельные участки Предприятия:

Земельные участки переданы предприятию в аренду на основании договоров аренды на срок 49 лет.

Транспортные средства Предприятия:

По состоянию на 01.01.2016 на балансе Предприятия состоят следующие транспортные средства:

- Грузовые автомобили КАМАЗ – 9 ед.

- Автобусы – 18 ед.
- Грузовой транспорт на обслуживании производства 2 ед.
- Трактор ДТ-75М – 1 ед.

Остаточная стоимость основных средств на 01 января 2015 года составляет 14007,0 тыс. руб., на 31 декабря 2015 года – 14212,0 тыс. руб. (увеличение за год составило 1,5%).

В отчетном периоде поступление основных средств на баланс предприятия составило 2442,6 тыс. руб. За отчетный период предприятие приобрело в лизинг автобус ПАЗ 4234-05 стоимостью 2442,6 тыс. руб. Договор лизинга заключен 1 июня 2015 года с ООО «Финансовые технологии». Срок лизинга составляет два года. За 2015 год уплачено платежей по договору лизинга 1075,4 тыс. руб.

В 2015 году выбыли основные средства в количестве 10 штук остаточной стоимостью 0 руб.

Изношенность автопарка в целом по Предприятию составляет 61%, машин и оборудования 71%, зданий 31%, сооружений 98%. Высокий процент износа подвижного состава влечет за собой увеличение затрат на его ремонт и обслуживание (приобретение комплектующих, вспомогательных материалов, инструментов и т.д.), которые составляют 31,4% в составе общих затрат Предприятия.

В процессе осуществления своей деятельности Предприятие получает доходы от основных и неосновных видов деятельности.

К доходам от обычных видов деятельности относится выручка от продажи услуг пассажирского и грузового транспорта, ТО и ремонта, аренды помещений, мест стоянки, стационарных торговых мест, агентского вознаграждения.

Основными потребителями услуг Предприятия являются:

- население Балахтинского района и Красноярского края;
- АО «Санаторий «Красноярское Загорье»;
- ООО «Сибуголь»;



- образовательные учреждения Балахтинского и Новоселовского районов;
- отдел культуры Балахтинского района;
- агентство по управлению деятельности мировых судей;
- ГПКК «Балахтинское ДРСУ»;
- ИП Белева;
- ИП Волков;
- ИП Шахура;
- ИП Плотникова.

Для осуществления перевозок по социально-значимым городским, пригородным и междугородним маршрутам Предприятием, по результатам проведенного конкурса, заключены договоры соответственно с администрацией рп. Балахта, администрацией Балахтинского района и администрацией Красноярского края на осуществление указанных перевозок.

В связи с низким пассажиропотоком и регулированием тарифов на пассажирские перевозки, все городские, пригородные маршруты и междугородный внутрирайонный маршрут являются субсидируемыми из бюджета района и бюджета поселка Балахта, междугородние маршруты, в том числе маршрут № 527 «Балахта – Ачинск» субсидируется из бюджета субъекта Федерации – Красноярского края.

Соответствующий бюджет производит возмещение затрат Предприятия на основании утвержденного расчетного тарифа(Приложения Б, В) и утвержденной Программы пассажирских перевозок (Приложение Г).

Расходы в части организации и осуществления льготных категорий пассажиров по единым социальным проездным билетам на территории Красноярского края компенсируются из бюджета субъекта РФ в целях реализации Федерального закона от 22.08.2004г. №122-ФЗ, и в соответствии с постановлением Правительства Красноярского края от 27.04.2010г. №223-П «О льготном проезде отдельных категорий граждан в общественном транспорте».

Предприятие осуществляет перевозку льготных категорий граждан, в результате чего на территории района обеспечивается транспортная доступность.

Выпуск продукции Предприятия в натуральном и стоимостном выражении в 2015 году приведен в Приложении Д.

За 2015 год выручка от реализации составила 24802 тыс. руб. при плане 24075 тыс. руб. (103% к плану. Наибольшая часть выручки получена от пассажирских перевозок – 19809,6 тыс. руб. (79,8% от общей суммы выручки). Выручка от грузовых перевозок составила 2759 тыс. руб. (11,1% от общей суммы выручки), выручка от прочих видов деятельности – 1749 тыс. руб. (7,1% от общей суммы выручки). Выручка от прочих видов деятельности включает в себя услуги по ТО и ремонту автомобилей – 511 тыс. руб., доходы от сдачи в аренду помещений – 196 тыс. руб., возмещение расходов по содержанию помещений – 427 тыс. руб., агентское вознаграждение – 156 тыс. руб., услуги по предоставлению мест стоянки – 454 тыс. руб.

За 2015 год перевыполнен план по пассажирским перевозкам на 2,8%, по грузовым перевозкам на 23,9%, по агентскому вознаграждению на 6,6%, по возмещению расходов по содержанию помещений на 2,0. Не выполнен план по предоставлению мест стоянки на 6,1%, по ТО и ремонту автомобилей на 40,8%.

Себестоимость проданных товаров, работ, услуг за 2015 год составила 42035 тыс. руб. при плане 39921 тыс. руб. (105,3% к плану). Рост себестоимости по сравнению с планом произошел за счет увеличения затрат на ГСМ, запчасти, оплату труда, амортизацию основных средств.(Приложение Е).

Количество перевезенных пассажиров за 2015 год составило 425,0 тыс. чел., при плане 412,6,6 тыс. чел. (увеличение к плану на 3,0%), в том числе количество платных пассажиров составило 280,0 тыс. чел. при плане 271,9 тыс. чел. (увеличение к плану на 3,2%), количество перевезенных пассажиров льготных категорий составило 144,5 тыс. чел. при плане 140,7 тыс. чел (рост к плану на 2,7%). Объем перевезенных грузов за 2015 год составил 8,2 тыс. тонн при плане 6,7 тыс. тонн (увеличение к плану на 22,4%).

За 2015 год предприятием получено финансирования из бюджетов всех уровней в сумме 17187,2 тыс. руб., что на 0,07% больше запланированного. В том числе финансирование за счет средств краевого бюджета составило 1318,3 тыс. руб., финансирование за счет средств местного бюджета составило 15868,9 тыс. руб. (Приложение Ж).

Чистые активы предприятия за 2015 год составили 15893,0 тыс. руб., что на 4,2% меньше плана.

Общая сумма начисленных налогов, зачисляемых в краевой бюджет, за 2015 год составила 2712,2 тыс. руб.

Причины отклонения фактических показателей от плановых:

В 2015 году произошло уменьшение доходов от оказания услуг по проведению ТО и ремонта автомобилей на 40,8% по сравнению с планом в связи с уменьшением количества потребителей данного вида услуг и появлением в районе конкурирующего предприятия.

Рост доходов от грузовых перевозок на 23,9% от плана связано с тем, что в 4 квартале 2015 года предприятие оказывало услуги по доставке угля АО «Санаторий «Красноярское Загорье».

Увеличение доходов, связанных с реализацией материалов на 62,1% к плану связано с тем, что в декабре 2015 года произведена реализация ГСМ Балахтинскому филиалу ГПКК «Краевое АТП».

Валовой убыток предприятия за 2015 год составил 17233 тыс. руб. при плане 15846 тыс. руб. Рост валового убытка по сравнению с планом составил 1387 тыс. руб. Убыток до налогообложения предприятия за 2015 год составил 985 тыс. руб. Чистый убыток предприятия составил 1417 тыс. руб.

Количество обслуживаемых маршрутов в 2015 году составило 18, в том числе 3 городских, 11 пригородных, 1 междугородный внутрирайонный, 3 междугородных межмуниципальных. В 2015 году произошло увеличение количества рейсов по пригородному маршруту «Балахта – Приморск» (ранее рейсы осуществлялись два дня в неделю, в 2015 году перевозки по данным маршрутам осуществляются три дня в неделю).

На сегодняшний день в поселениях Балахтинского района есть потребность в увеличении объемов пассажирских перевозок, имеются заявки глав поселений на открытие новых маршрутов в пригородном сообщении. Но из-за низких собственных доходов бюджета Балахтинского района и недостаточности финансирования на субсидирование пассажирских перевозок из краевого бюджета открытие новых маршрутов в пригородном сообщении на сегодняшний день невозможно.

Последние годы предприятие активно работает по оказанию других видов услуг, по привлечению новых заказчиков. Заключены договоры на проведение технического обслуживания автотранспорта и ремонта с образовательными учреждениями и учреждениями культуры Новоселовского района.

### **2.3 Проблемы развития ГП КК «Балахтинское АТП»**

Для того чтобы установить факторы, оказывающие определяющее влияние на убыточность финансово-хозяйственной деятельности Предприятия, необходимо проанализировать ряд показателей его деятельности.

Сначала для анализа выберем одну из важнейших характеристик пассажиропотока - объем перевозок. Эта характеристика более подробно показывает необходимую динамику подвижности населения, возможности совершения поездок за несколько лет. Проанализируем объем перевозок в динамике 2012-2015 гг.

Объем перевозок Предприятия по годам составил: в 2012 году 411,8 тыс. человек, в 2013 году – 411,3 тыс. человек, в 2014 году – 420,5 тыс. человек, в 2015 году – 425,0 тыс. человек. В целом намечено увеличение количества перевезенных пассажиров. Эти данные в графическом виде в количественном и процентном соотношении представлены на рисунках 2 и 3 соответственно.

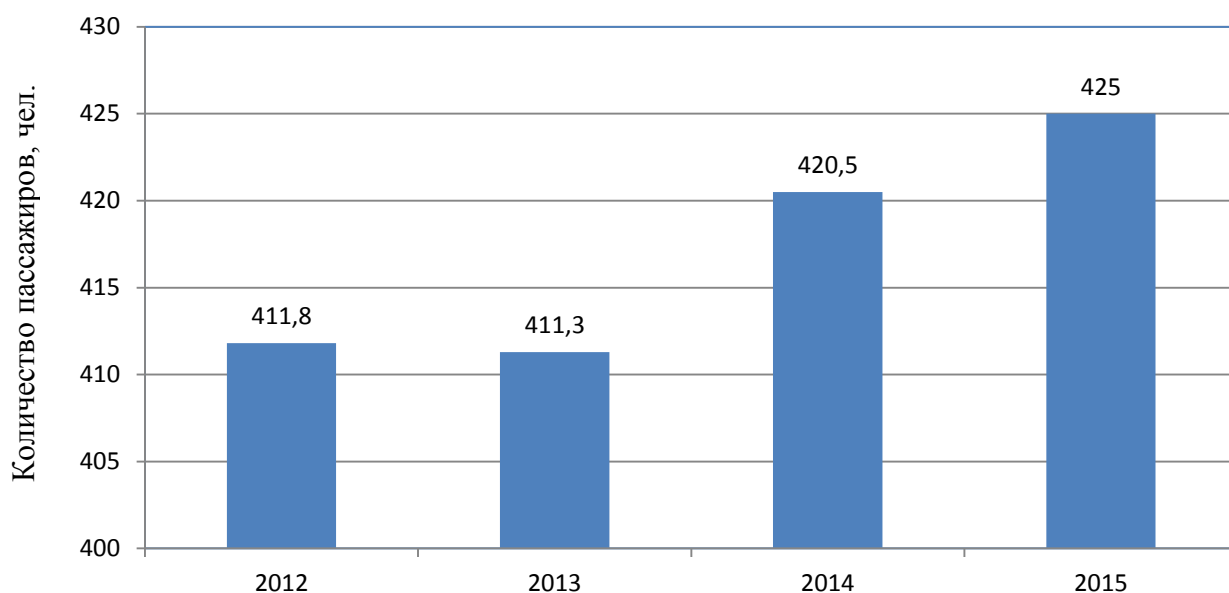


Рисунок 2 – Количество перевезенных пассажиров по годам

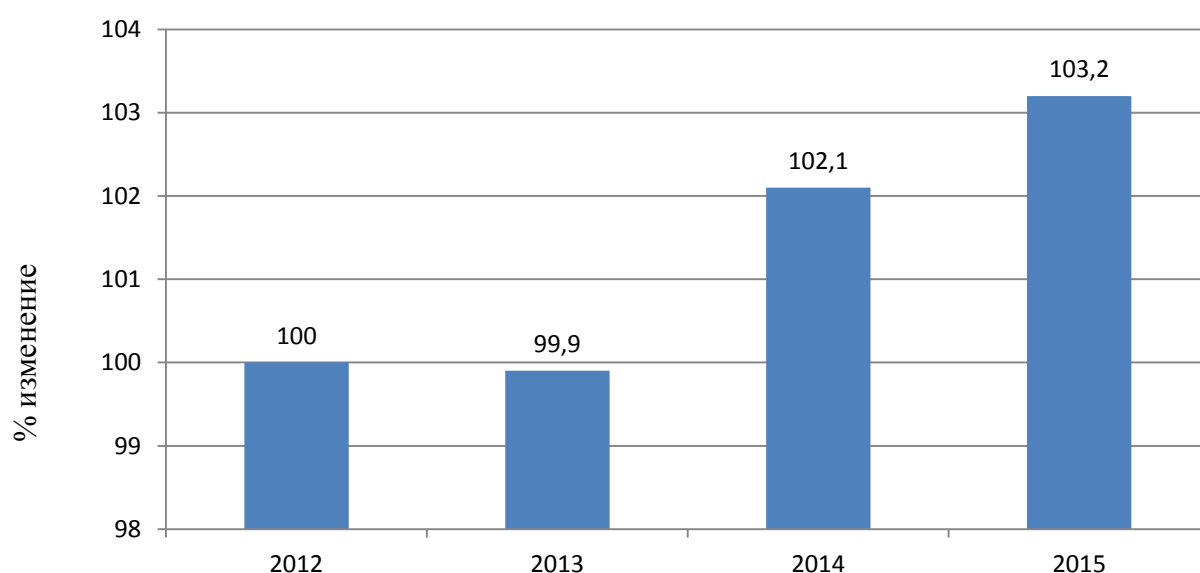


Рисунок 3 – Динамика объема перевозок по отношению к отчетному 2012 году

По данным графической интерпретации в виде диаграмм, изменения пассажиропотока по годам, соответственно в натуральных единицах и в процентных соотношениях можно будет сделать анализ зависимости объема пассажирских перевозок от внешних и внутренних факторов, оказывающих прямое или косвенное влияние на перевозки.

Так как мы за исходный взяли 2012 год, то по сравнению с ним за 2013 год было перевезено 0,1 % меньше - это связано, прежде всего, на мой взгляд, с мировым экономическим кризисом, который также повлиял на совокупный спрос населения в поездках, в ряде других отраслей последствия были гораздо страшнее, возможно повлияло и увеличение ставки тарифа (постановление совета администрации Красноярского края от 18.12.2012 г. № 146-п); но уже в 2014 году увеличение на 2,1% к 2012 г. и 2,2% к 2013 г.; а в 2015 году и вовсе по сравнению с 2012 прирост составил 3,2%, а к предыдущему 1,1%.

А то обстоятельство, что постановлением правительства Красноярского края от 16.05.2014 за № 681-П тариф был в среднем увеличен на 13,2%, а объем перевезенных пассажиров только увеличился, дает нам право говорить, что повышение тарифа никак не повлияло на объем перевезенных пассажиров.

В последние годы количество перевезенных пассажиров в пригородном сообщении снижается, в городском сообщении наблюдается незначительный рост, в междугороднем сообщении в динамике 2012-2014гг.- снижение, в 2015 году – незначительный рост. Данные о количестве перевезенных пассажиров по видам маршрутов представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Количество перевезенных пассажиров в 2012-2015гг.

| <b>Перевезено пассажиров,<br/>тыс. чел., в т. ч.</b> | <b>2012 год</b> | <b>2013 год</b> | <b>2014 год</b> | <b>2015 год</b> |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Городские маршруты                                   | 280,2           | 280,9           | 303,3           | 305,9           |
| Пригородные маршруты                                 | 80,5            | 80,1            | 77,6            | 74,4            |
| Междугородние маршруты                               | 47,4            | 47,2            | 38,6            | 42,8            |
| Заказные автобусы,                                   | 3,7             | 3,10            | 1,0             | 1,9             |
| <b>ИТОГО:</b>  | <b>411,8</b>    | <b>411,3</b>    | <b>420,5</b>    | <b>425,0</b>    |

Для наглядности представим эту динамику в виде диаграммы

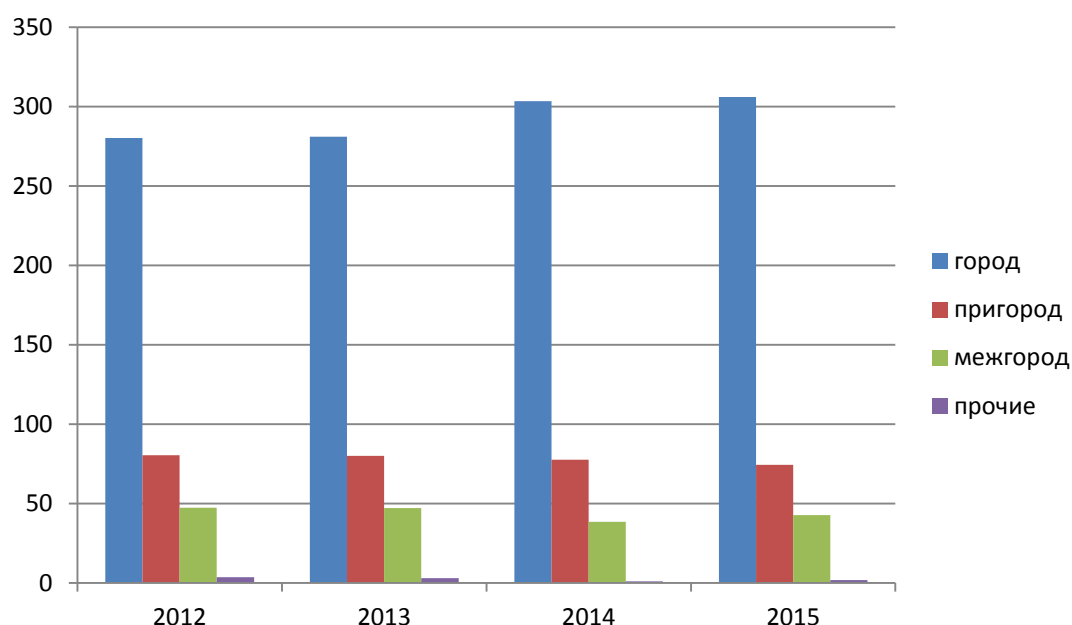


Рисунок 4 – Количество перевезенных пассажиров по видам маршрутов

Снижение пассажиропотока по пригородным маршрутам связано с появлением в районе конкурирующего вида услуг (такси) и нелегальных перевозчиков, по междугородным перевозкам – с увеличением количества транзитных междугородных маршрутов в направлении Красноярск – Красноярское Загорье и нелегальных перевозчиков.

Для того, чтобы определить факторы, влияющие на доходность различных видов перевозок, проанализируем важнейший технико-экономический показатель деятельности автотранспортных предприятий – пассажирооборот. Данные о динамике пассажирооборота представлены в таблице 6 и на рисунке 5.

Таблица 6 – Пассажирооборот в динамике лет (2012-2015гг.)

| Показатель                                     | 2012    | 2013    | 2014     | 2015    |
|--|---------|---------|----------|---------|
| пассажирооборот,<br>тыс.пасс/км., в том числе: | 13580,9 | 13518,1 | 11 499,1 | 11386,4 |
| - в городском сообщении                        | 1325,9  | 1376,4  | 1 481,4  | 1499,0  |
| -в пригородном сообщении                       | 3736,9  | 3727,2  | 3 771,7  | 2851,1  |
| - в междугородном сообщении                    | 8419,1  | 7905,8  | 6079,2   | 6828,3  |
| - заказными автобусами                         | 99,0    | 508,7   | 166,8    | 208,0   |

Для наглядности представим эти данные в виде диаграммы .

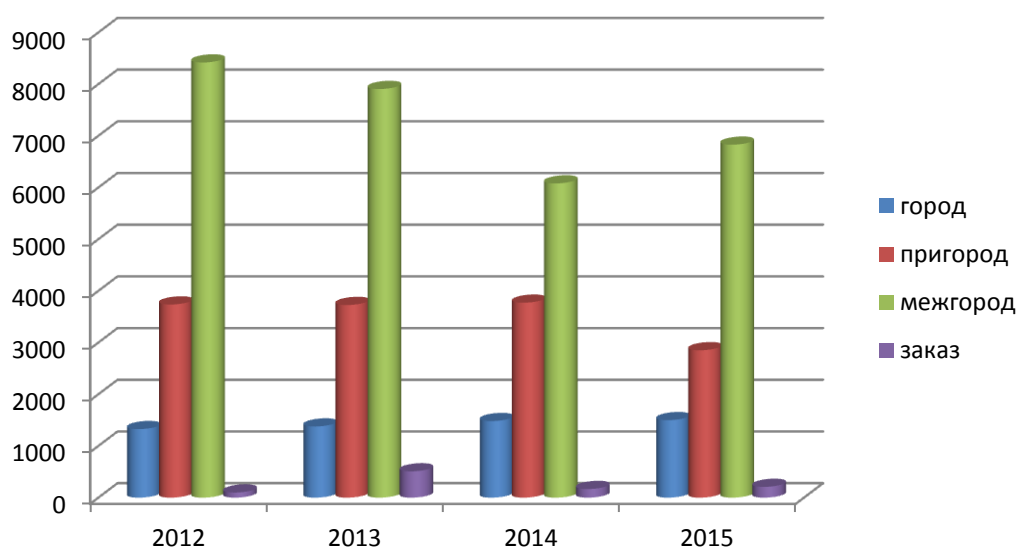


Рисунок 5 – Пассажирооборот в динамике лет

Пассажирооборот в городском направлении увеличился за период с 2012 по 2015 годы на 13%, в пригородном направлении уменьшился на 23,7%, в междугородном направлении в период 2012-2014 гг. намечена стабильная тенденция снижения пассажирооборота (в связи с увеличением количества



транзитных маршрутов других перевозчиков). В 2015 году пассажирооборот по междугородним перевозкам вырос по сравнению с данными 2014 года на 12,3%.

Наметившуюся тенденцию роста пассажирооборота в междугородном направлении можно, скорее всего объяснить, улучшением качества предоставляемых услуг Предприятием, в связи с чем, потребители услуг стали отдавать предпочтение именно их автобусам. На самом деле автопарк Предприятия соответствует всем необходимым нормам, все автобусы оснащены системой ГЛОНАСС, тахографами, вовремя проходят техническое обслуживание, в рейс выходят профессиональные водители, которые ежедневно перед выходом в рейс проходят обязательный медицинский осмотр и др.

Пассажирооборот на заказных перевозках (не социально-значимых) – рост с 2012 года по 2013 год, уменьшение в 2014 году (снижение покупательской способности населения), незначительное увеличение в 2015 году.

Несмотря на стабильную динамику пассажирооборота и роста количества перевезенных пассажиров, убытки Предприятия из года в год растут.

Чтобы установить причины, проанализируем финансовые показатели деятельности Предприятия за период 2012-2015гг., представленные в Приложении И.

Для наглядности представим данные о финансовых показателях Предприятия в динамике 2012-2015гг. в виде диаграммы, рисунок 6.

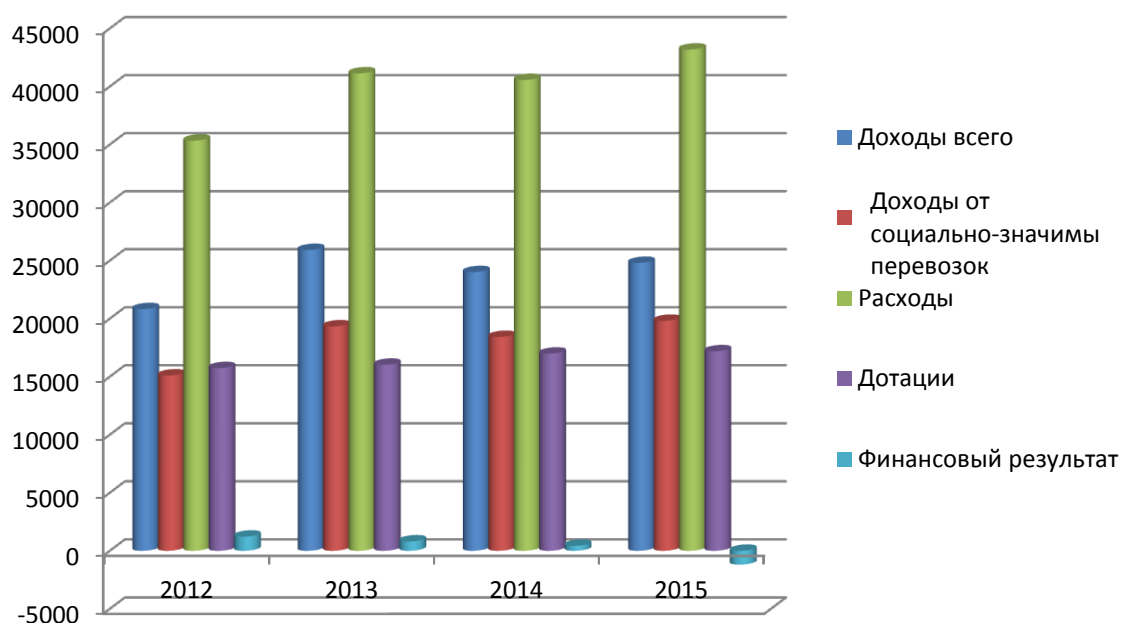


Рисунок 6 – Анализ доходов Предприятия в динамике 2012-2015гг.

Из диаграммы видно, что рост расходов Предприятия значительно увеличивается из года в год, в то время, как рост доходов остается незначительным. Проанализируем это в процентном соотношении. Соотношение превышения расходов над доходами в 2013 составляло 158%, в 2014 году – 169%, в 2015 году – 174%. Эта динамика представлена в виде диаграммы на рисунке 7.

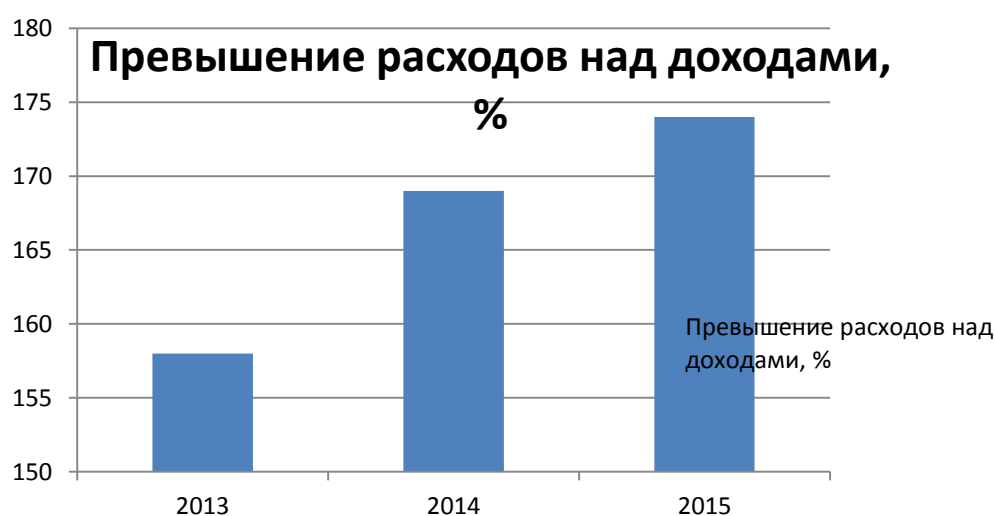


Рисунок 7- Превышение расходов над доходами, %

Из рисунка видно, что финансовый результат деятельности Предприятия уменьшается из год за счет того, что финансирование из бюджета не покрывает расходов Предприятия, при этом намечена стабильная динамика на снижение сумм возмещения из бюджета (в процентном соотношении). Такое положение дел можно объяснить дефицитом бюджета в стране из-за финансового кризиса последних лет.

Таким образом, при достаточно стабильной динамике пассажирооборота и росте количества перевезенных пассажиров убыточность Предприятия из года в год возрастает.

Обобщив проанализированные в настоящем разделе данные, можно сделать вывод, что на убыточность Предприятия определяющее влияние оказывают следующие факторы:

- сдерживание тарифа на перевозку пассажиров в городском, пригородном и междугороднем сообщениях;
- низкий уровень дотаций (с отрицательной рентабельностью);
- высокая конкуренция на междугородних маршрутах, вследствие неэффективного регулирования Министерством транспорта транзитных междугородних маршрутов, и наличия нелегальных перевозчиков.

### **3 Предложения по совершенствованию методов регулирования автобусных пассажирских перевозок в Красноярском крае**

#### **3.1 Оптимизация тарифов на автобусные перевозки**

Законом Красноярского края № 11-5424 от 10 декабря 2010 года «О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае» определено, что тарифная политика на пассажирском транспорте в Красноярском крае основана следующих принципах: гарантированность предоставления услуг пассажирского транспорта; безопасность при выполнении пассажирских перевозок; доступность транспортных услуг для населения; качество транспортного обслуживания населения; сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в области организации транспортного обслуживания; равенство условий доступа перевозчиков на рынок транспортных услуг населению.

Основной целью государственного регулирования тарифов на транспорте является реализация тарифной политики, стимулирующей эффективную работу транспортных отраслей и обеспечивающей баланс интересов транспорта и потребителей транспортных услуг.

При определении цен (тарифов) на транспорте регулирующие органы (Министерство транспорта, Органы полиции, ФСБ, УГАДН) реализуют следующие функции:

- на федеральном уровне - осуществляют создание нормативно-правовой и методической базы ценовой или тарифной политики, соответствующей современным условиям; установление цен и тарифов, регулируемых на федеральном уровне; осуществляют мониторинг цен и тарифов на транспорте; проводят корректировку цен (тарифов) с учетом экономической ситуации; ведут реестр субъектов на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль.

- на уровне субъектов Российской Федерации (Министерство транспорта Красноярского края)-осуществляют в пределах своей компетенции разработку

региональной нормативно-методической и правовой базы формирования цен и тарифов на транспорте; определяют перечни видов услуг, которые устанавливаются и регулируются на региональном уровне; проводят мониторинг цен и тарифов по муниципальным образованиям и предприятиям-монополистам транспортных услуг.

При регулировании цен (тарифов) на услуги транспорта применяются следующие методы ценового регулирования:

- установление или ограничение уровней тарифов или их составляющих (прибыли, рентабельности),
- методы текущей корректировки тарифов,
- совершенствование тарифных систем и другие.

Правильная тарификация работ и услуг, выполняемых транспортом, задача достаточно сложная и заслуживает комплексного рассмотрения. Наряду с этим проблему о том, какими должны быть тарифы на перевозку пассажиров, необходимо рассматривать как часть системы тарифов на услуги разных видов транспорта, как самостоятельную сферу ценообразования, которая формируется под воздействием ряда факторов и в первую очередь издержек производства.

Постановлением правительства РФ от 07.03.1995г. №239 «О мерах по упорядочиванию государственного регулирования цен (тарифов)» во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 г. N 221 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)" в котором, Правительство Российской Федерации утверждает перечни продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти, а также органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В этом документе внесены в Правительство Российской Федерации предложения о совершенствовании механизма регулирования цен (тарифов) на продукцию, товары и услуги естественных монополий на федеральном и региональном уровнях, а также на продукцию оборонного комплекса и установлено, что органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, для которых в федеральном бюджете предусматривается финансовая поддержка, регулируют цены (тарифы) на продукцию производственно-технического назначения, товары народного потребления и услуги, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также тарифы и надбавки на услуги транспортных, снабженческо-сбытовых и торговых организаций, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок, по согласованию с соответствующими федеральными органами исполнительной власти.

Услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам, включая такси, вошли в перечень услуг регулируемых органами исполнительной власти субъекта РФ.

На уровне субъекта тарифы регулируются постановлениями: постановление администрации края от 24.09.2001 N 670-п "О государственном регулировании цен (тарифов) в крае" и постановление Совета Администрации Красноярского края от 19.12.2007 г. № 494-П «О регулировании тарифа». В которых утверждается состав, Положение комиссии по Порядку регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по городским, пригородным и междугородным маршрутам. Постановлением Совета администрации Красноярского края от 12.02.2007 N 39-п (ред. от 21.08.2008) "О совершенствовании государственного регулирования цен (тарифов) в крае".

Тарифы на перевозки пассажиров и багажа по городским, пригородным и междугородным маршрутам должны пересматриваться, как правило, не чаще одного раза в год. По факту это происходит гораздо реже.

Динамика изменения предельного тарифа за период 2012-2015гг. приведена в таблице 7.

Таблица 7– Динамика изменения предельного тарифа на перевозку пассажиров

| <b>Вид маршрута</b>          | <b>с 01.01.2012</b> | <b>с 16.05.2014</b> |
|------------------------------|---------------------|---------------------|
| Город, (руб. за 1поездку)    | 14,00               | 16,00               |
| Пригород, (руб. за 1пасс/км) | 1,42                | 1,63                |
| Межгород (руб. за 1 пасс/км) | 1,60                | 1,83                |

Из таблицы видно, что за период 2012-2015гг., тариф был повышен всего один раз, и менее чем на 15%. Последними, на момент написания моей работы, стали Постановления об утверждении предельного тарифа № 146-П от 15.04.2014 г. и № 176-П от 29.04.2014г.

В указанных Постановлениях утверждаются предельные тарифы на перевозки пассажиров автомобильным транспортом по пригородным, междугородным и городским маршрутам для территорий Красноярского края, за исключением районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

Расчетный тариф на перевозки пассажиров автомобильным транспортом по городским, пригородным и междугородным маршрутам определяется на основе Методики формирования тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом на территории Красноярского края, утвержденной постановлением Правительства Красноярского края от 28.09.2012 N 492-п (ред. от 05.04.2016 № 153-П) "Об утверждении методики формирования регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Красноярского края".

Особенностью настоящей методики является расчет тарифа за счет поэлементного подхода к формированию затрат: «Зарплатоемкость», «Материалоемкость», «Амортизация».

Данная методика позволяет обосновать потребность АТП в финансовых средствах через нормативную себестоимость, степень использования производственной базы. В соответствии с действующими нормативными актами расходы автотранспортных предприятий сгруппированы по следующим элементам затрат:

- расходы на оплату труда и отчисления на социальные нужды;
- материальные расходы;
- амортизация и прочие расходы.

Чтобы более подробно описать составляющие расходной части, сравним изменение стоимости каждого основного элемента по Предприятию по годам.

1) первым элементом выступает «Зарплатоемкость», ее динамика представлена на рисунке 8.

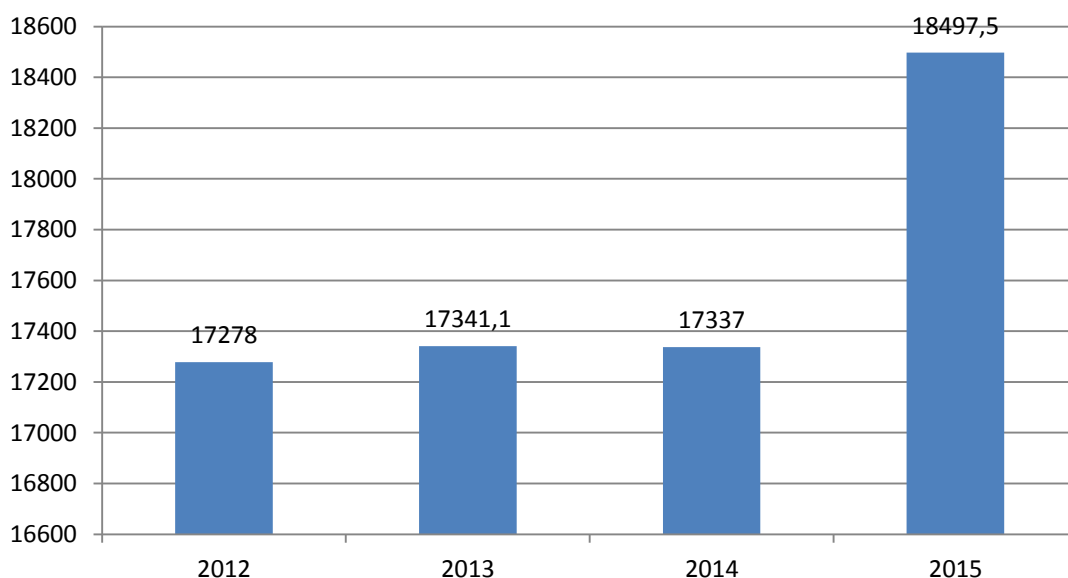


Рисунок 8 – Изменение заработной платы водителей ГПКК Балахтинское АТП по годам



Как видно из рисунка увеличение заработной платы по сравнению с 2012 годом составило 7%.

2) вторым элементом выступает: «Материалоемкость», в нем выделим основным - стоимость одного литра дизельного топлива. Для анализа сравним стоимость одного литра дизельного топлива по годам отпускаемые крупным перевозчикам по льготным ценам (в скобках указаны цены на заправочных станциях), рисунок 9;

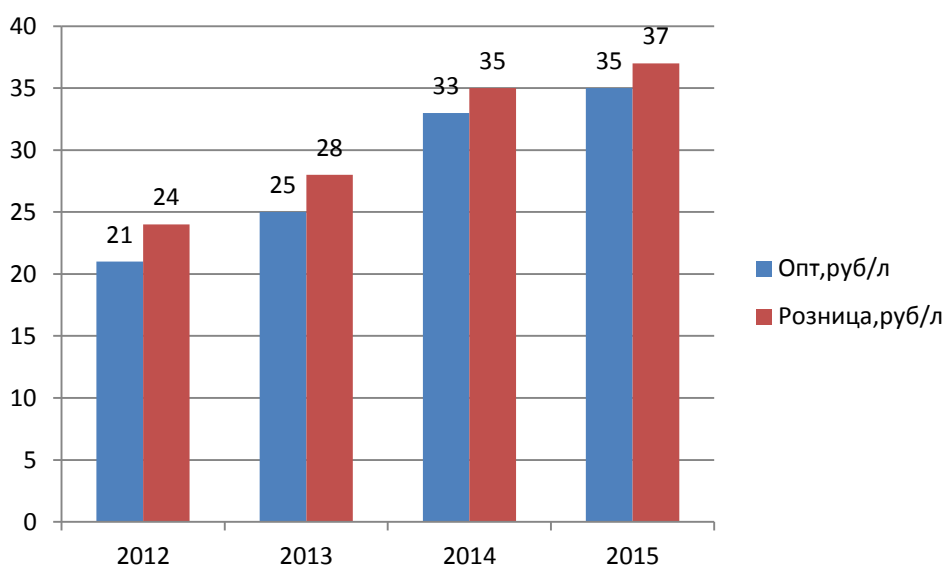


Рисунок 9 – Изменение стоимости одного литра дизельного топлива

Как видно из диаграмм, повышение уровня стоимости за эти годы составило: +66,7% по оптовым ценам; и + 54,2% соответственно в розницу. Этот показатель является одним из наиболее оказываемых нагрузку на получение дохода Предприятия.

3) Ввиду того, что стоимость автобусов, как видно из ниже приведенных диаграмм меняется существенным образом, то я решил дополнить анализ элементом «Изменение стоимости по годам подвижного состава» приобретаемых предприятиями-перевозчиками.

Изменение стоимости подвижного состава представлено на рисунке 10.

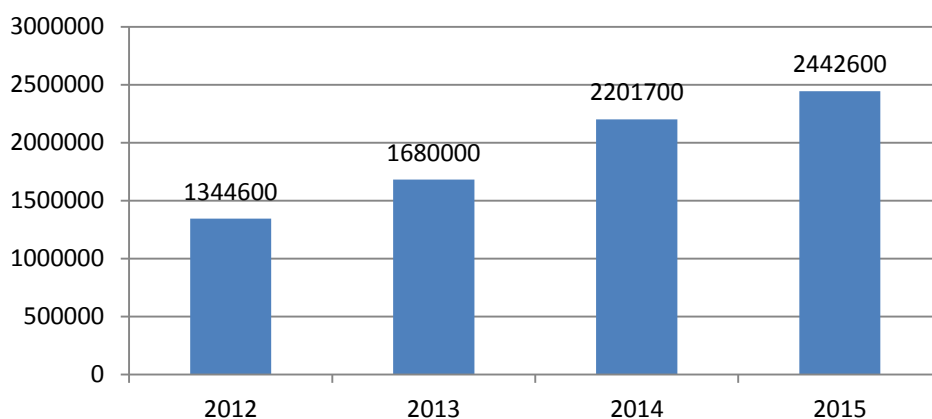


Рисунок 10 – Изменение стоимости автобуса ПАЗ 4234-05 по годам

Из диаграмм видно повышение стоимости автобуса малой вместимости отечественного производства. Этот вид подвижного состава мной был выбран не случайно. Данная марка автобуса используется в основном на пригородных и междугородных маршрутах, на расстояния не более 150 км. В основном используется в сельской местности, а также на маршрутах с неудовлетворительным дорожным покрытием. И даже на эту марку автобуса повышение стоимости составило 182%.

4) Следующим элементом выступает: «Амортизация», изменения амортизационных отчислений по годам представлены на рисунке 11.

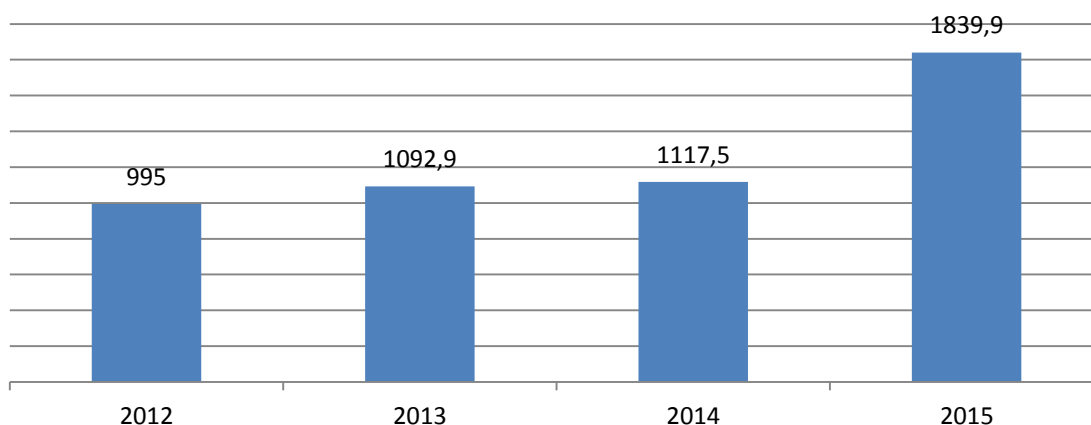


Рисунок 11– Изменение амортизационных отчислений, тыс. руб.

Из вышеприведенного рисунка видно, что с 2012 года размер амортизации по ГП КК «Балахтинское АТП» увеличился в относительных величинах на 184,9%. Эти цифры свидетельствуют о том, что на баланс

предприятия были добавлены транспортные средства, выделенные министерством транспорта под программу обновления подвижного состава, в размере двух единиц.

В итоге получаем:

- расходы на топливо увеличились на 66,7%;
- заработная плата увеличилась на 7%;
- стоимость транспортных средств увеличилась от 184,9% и выше;

Можно просуммировать показатели и разделить на их количество, тогда необходимый процент увеличения тарифа равен 86,2%.

Таким образом, на мой взгляд, в настоящее время одним из основных факторов, препятствующим развитию автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки на социально-значимых маршрутах, является сдерживание тарифа государством. Так, повышение тарифа даже на 15% в 2015 году, могло бы привести к увеличению доходов Предприятия в сумме 2971,44 тыс. руб., а это стоимость одного автобуса марки ПАЗ 4234-05.

Действующий тариф уже давно не соответствует минимально необходимому для содержания подвижного состава и ремонтной базы в работоспособном состоянии. Рост цен на основные средства, топливо, электроэнергию, комплектующие и др. значительно опережает рост тарифов на пассажирские перевозки, что оказывает определяющее влияние на размер прибыли предприятия.

Нужно было как минимум, лет пять назад следить за исполнением прописанных законом условий повышения тарифа «... повышение тарифа не чаще одного раза в год, в соответствии с прогнозным изменением индекса цен...». И это была бы необходимая мера обновления подвижного состава и приобретения качественных запасных частей, не говоря уже о совершенствовании сферы обслуживания.

Но повышение тарифа расходится с бюджетной политикой Красноярского края, по-видимому, что и происходило все эти годы.

### **3.2 Совершенствование процесса субсидирования пассажирских перевозок**

Компенсация выпадающих доходов автотранспортных предприятий в связи с осуществлением социально-значимых перевозок определена в Законе Красноярского края 17 ноября 2015 года №9-3900 «О субсидиях юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров различными видами транспорта».

Настоящий закон регулирует отношения, связанные с предоставлением из краевого бюджета субсидий юридическим лицам (за исключением государственных и муниципальных учреждений) и индивидуальным предпринимателям в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат, возникающих в связи с регулярными перевозками пассажиров автомобильным транспортом на маршрутах с небольшой интенсивностью пассажиропотока.

Под маршрутом с небольшой интенсивностью пассажиропотока в настоящем Законе понимается межмуниципальный маршрут регулярных перевозок (в междугородном и пригородном сообщении), при выполнении перевозок по которому отношение дохода, полученного от фактического использования вместимости транспортного средства, к доходу, рассчитанному исходя из полного использования вместимости данного транспортного средства в том же периоде времени, составляет менее 0,6. Порядок расчета показателя небольшой интенсивности пассажиропотока, в том числе период времени, за который определяется данный показатель, состав сведений, используемых для расчета, определяется Правительством края.

Что касается проезда льготных категорий пассажиров, то органы государственной власти и местного самоуправления могут в пределах своей компетенции предоставлять отдельным категориям населения право проезда по льготным тарифам или бесплатно на транспорте общего пользования при условии компенсации перевозчикам выпадающих доходов.

Предоставление субсидий из краевого бюджета в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат, возникающих в связи с предоставлением услуг общественного транспорта гражданам, оказание мер социальной поддержки которым осуществляется в виде предоставления права на проезд по территории Красноярского края на различных видах пассажирского транспорта по социальной карте (в том числе временной), единой социальной карте Красноярского края, единому социальному проездному билету или социальному транспортному приложению универсальной электронной карты, осуществляется в соответствии с Законом края от 7 июля 2009 года N 8-3568 "Об обеспечении равной доступности услуг общественного транспорта" и Постановлением правительства Красноярского края от 27 апреля 2010 г. N 223-п «О льготном проезде отдельных категорий граждан в общественном транспорте».

В соответствии с этим Постановлением, определено государственное предприятие Красноярского края "Красноярскавтотранс" уполномоченной организацией по организации реализации единых социальных проездных билетов, распространения на территории Красноярского края социальной карты (в том числе временной), подготовке сводных расчетов возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с предоставлением услуг общественного транспорта гражданам, оказание мер социальной поддержки которым осуществляется в виде предоставления права на проезд по территории Красноярского края на всех видах городского пассажирского транспорта (кроме такси), автомобильном транспорте общего пользования (кроме такси) пригородных маршрутов, а при их отсутствии - междугородных (внутрирайонных) маршрутов, водном транспорте пригородного сообщения по социальной карте (в том числе временной), единой социальной карте Красноярского края, единому социальному проездному билету или социальному транспортному приложению универсальной электронной карты, транспортным организациям (индивидуальным предпринимателям).

Постановлением утвержден порядок получения социальной карты, порядок пополнения социальной карты и порядок проезда граждан по социальной карте; утвержден порядок реализации, приобретения отдельными категориями граждан единого социального проездного билета и порядок проезда граждан по единому социальному проездному билету; установлена стоимость единого социального проездного билета; определен размер оплаты проезда и количество ежемесячных поездок по социальной карте.

Таким образом, переход с 2005 года на денежную компенсацию натуральных льгот (монетизация льгот) предопределяет коренное изменение финансового управления (менеджмента) функционирования автомобильного пассажирского транспорта общего пользования. Новая ситуация предопределяет необходимость осуществления долгосрочной и глубокой стратегии в вопросах тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок.

Полномочия Правительства края по регулированию отношений, связанных с предоставлением субсидий в соответствии с Законом Красноярского края от 17.11.2015 №9-3900 «О субсидиях юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров различными видами транспорта» следующие:

1) устанавливает категории и (или) критерии отбора юридических лиц (за исключением государственных и муниципальных учреждений) и индивидуальных предпринимателей, имеющих право на получение субсидий;

2) определяет условия и порядок предоставления субсидий в соответствии с настоящим Законом;

3) устанавливает порядок возврата субсидий в краевой бюджет в случае нарушения условий, установленных при их предоставлении, порядок возврата в текущем финансовом году получателем субсидий остатков субсидий, не использованных в отчетном финансовом году, в случаях, предусмотренных соглашениями (договорами) о предоставлении субсидий;

4) осуществляет нормативное правовое регулирование по иным вопросам, предусмотренным настоящим Законом.

Постановление Правительства Красноярского края от 28.09.2012 N 492-п (ред. от 05.04.2016 № 153-п) «Об утверждении методики формирования регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Красноярского края» определено в целях применения единого подхода к формированию тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом на территории Красноярского края.

Настоящее Постановление принято в соответствии с подпунктом 55 пункта 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 N 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», статьей 103 Устава Красноярского края, статьей 6 Закона Красноярского края от 09.12.2010 № 11-5424 «О транспортном обслуживании населения и некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения в Красноярском крае», постановлением администрации Красноярского края от 24.09.2001 №670-п «О государственном регулировании цен (тарифов) в крае».

Постановление 492-п рекомендует органам местного самоуправления муниципальных образований края использовать Методику при определении размера субсидий на компенсацию расходов организациям автомобильного пассажирского транспорта при формировании и размещении муниципального заказа. Департаменту финансов администрации Красноярского края рекомендуется руководствоваться Методикой при определении размера

субсидий организациям автомобильного пассажирского транспорта из краевого бюджета на компенсацию расходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов при небольшой интенсивности пассажиропотоков по пригородным и межмуниципальным маршрутам и объемам межбюджетных трансфертов из краевого бюджета местным бюджетам.

В предлагаемой Методике раскрывается распределительная функция цены, которая решает задачи обеспечения потребности предприятия в финансовых ресурсах, необходимых для поддержания нормального производственного процесса и обеспечения расширенного воспроизводства за счет инвестиционной составляющей. Данная Методика обеспечивает создание условий, необходимых для привлечения инвестиций в целях развития и модернизации технической базы автотранспортных предприятий. В Методике формирования тарифов заложены общие принципы регулирования тарифов для достижения баланса интересов потребителей услуг и автотранспортных предприятий.

Расчетный тариф на перевозку пассажиров представляет собой выражение годовых нормативных затрат (переменных и постоянных) и нормативной прибыли перевозчиков на единицу работы подвижного состава и определяется отдельно по каждой марке (модели) автобуса, работающего на маршруте, либо по приоритетной марке (модели) автобуса (наибольшее количество автобусов одной марки (модели), используемое на том или ином маршруте) перевозчиков.

Расчетный тариф на перевозки пассажиров определяется по городским, пригородным, междугородным перевозкам. Расчетный тариф на перевозку определяется в рублях на 1 км. пробега.

Расчетный тариф на обслуживание пассажиров на автовокзалах, автостанциях и пунктах обслуживания представляет собой выражение годовых нормативных затрат (переменных и постоянных) и нормативной прибыли объекта транспортной инфраструктуры (автовокзала, автостанции, пункта



обслуживания пассажиров) на одно обслуживание пассажира, выраженное в свою очередь, в рублях за перевозку 1 пассажира на 1 км.

При расчете тарифов стоимость приобретаемых автобусов, топлива, шин, смазочных материалов, воды, электроэнергии, тепла и других ресурсов (услуг) учитывается по ценам с учетом всех налогов и сборов.

Расчетные тарифы формируются на основе состава нормативов затрат и нормативов прибыли, приведенных в Методике.

Практической ценностью Методики является снижение трудоемкости расчетов тарифа, удобство и наглядность пользования нормативами затрат при формировании тарифа на перевозки пассажиров автомобильным транспортом и определении размера компенсации расходов, связанных с регулированием тарифов.

Использование нормативного метода формирования расчетного тарифа на перевозки пассажиров автомобильным транспортом должно способствовать процессу обновления и совершенствования материально-производственного потенциала пассажирских предприятий.

Нормативный метод формирования тарифов позволяет уравновесить экономические интересы всех участников товарно-денежных отношений.

Переход к нормативному методу определения себестоимости, как реальной базы расчетного тарифа позволяет установить общественный критерий затрат.

Нормативный метод формирования затрат целесообразен для обоснования финансового результата предприятия, обеспечения эффективности управления, создания системы контроля, корректировки фактических затрат, прогнозирования расходов и тарифов.

Настоящий документ разработан с целью создания методической базы расчета тарифа на перевозки пассажиров автомобильным транспортом на основании нормативного подхода.

Настоящая Методика формирования тарифов определяет единый порядок формирования тарифов на перевозки пассажиров автомобильным транспортом

на территории Красноярского края и предназначена для решения следующих задач:

- защита экономических интересов потребителей от повышения цен (тарифов);
- достижение баланса интересов потребителей услуг (пассажиры) и услуг транспортных предприятий.

Методика по финансовому обоснованию расчетного тарифа на перевозку пассажиров по городским, пригородным и междугородным маршрутам распространяется на все хозяйствующие субъекты независимо от их организационно-правовых форм и ведомственной принадлежности.

Методика определяет величину потребности в финансовых средствах по группам организаций.

Нормативный подход к формированию затрат позволяет обосновать тариф на перевозки пассажиров автомобильным транспортом.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований предоставляют хозяйствующим субъектам право на оказание услуг по перевозке пассажиров и оставляют за собой право контролировать их деятельность в части ценообразования (формирования тарифа). При этом рыночные механизмы хозяйствования становятся ограниченными и регулирующая спрос и предложение цена (тариф) может быть дополнена такими финансовыми инструментами, как субсидии, субвенции, льготы хозяйствующим субъектам, субсидии потребителям.

Формирование тарифа на перевозку пассажиров предполагает использование нормативно-методических документов, настоящей Методики и нормативно-правовых актов, регламентирующих осуществление данного вида деятельности.

Обоснование тарифа на планируемый год должно производиться на основании расчетного норматива и показателей индексов-дефляторов.

Настоящий документ предусматривает механизм полного возмещения затрат автотранспортных предприятий, связанных с реализацией их производственных и инвестиционных программ.

Проведение тарифной политики должно быть увязано с бюджетной политикой, действующей на территории субъекта Российской Федерации (муниципального образования).

Методика формирования тарифов позволяет обосновать потребность АТП в финансовых средствах через нормативную себестоимость, степень использования производственной базы.

Нормативная себестоимость перевозки пассажиров определяется по видам перевозок:

- городские;
- пригородные;
- междугородные.

Калькуляционными единицами являются:

- расчетный тариф (стоимость пробега подвижного состава на 1 км) – руб./1 км;
- тариф на перевозку пассажиров по городским маршрутам (стоимость проезда 1 пассажира) - руб.;
- тариф на перевозку пассажиров по пригородным и междугородным маршрутам (стоимость проезда 1 пассажира на 1 км) – руб./1 пасс. км.

Проанализировав методику, я выявил ненадлежащее исполнение и несоответствие в некоторых моментах законодательства регионального уровня, касающиеся пассажирских перевозок.

Так, Постановлением от 24 сентября 2001 г. № 670-П (ред. от 05.04.2016 №151-П) «О государственном регулировании тарифов, цен, сборов, платы в Красноярском крае» установлены предельные уровни рентабельности цен, тарифов на продукцию, товары и услуги в крае: на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по городским, пригородным и

междугородным маршрутам уровень рентабельности (в процентах к себестоимости) определили 20%.

В «Методике формирования регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Красноярского края», утвержденной Постановлением Правительства Красноярского края от 28.09.2012 N 492-п рентабельность автотранспортных предприятий не заложена совсем.

Да и как видно, из вышеприведенного перечня материалов работы, данное условие категорически не выполняется. Более того, обоснование расчетного тарифа на планируемый год производится на основании расчетного норматива даже без учета показателей индексов-дефляторов.

Для подтверждения этого факта проведем анализ финансовых показателей деятельности Предприятия. На рисунке 7 приведены значения финансового результата и сумм полученной дотации в динамике 2012-2015гг.

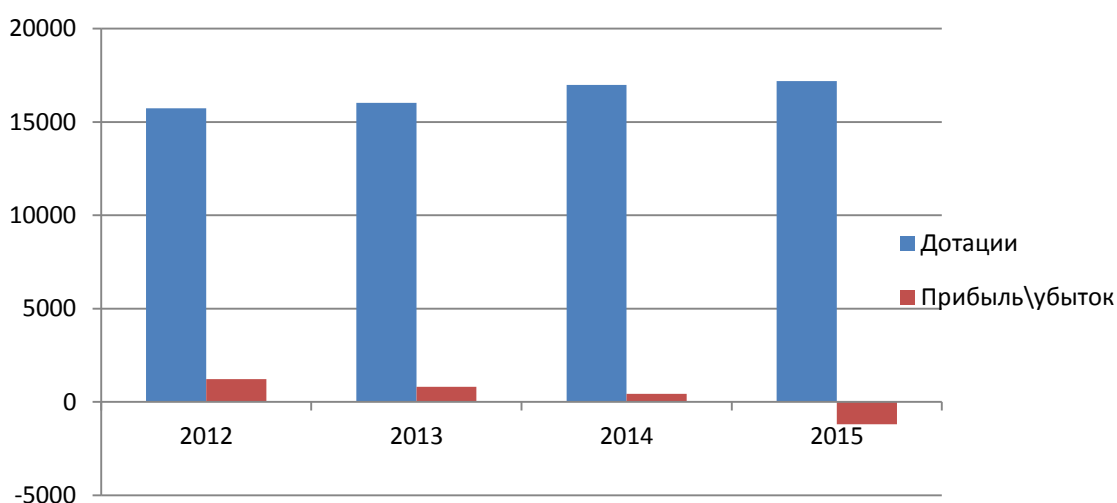


Рисунок 7 – Финансовый результат деятельности Предприятия

Как видно из рисунка, несмотря на незначительную динамику увеличения сумм полученных дотаций, убыточность Предприятия из года в год возрастает. В 2012 году финансовый результат составлял 1220,2 тыс.руб., в 2013 году 809,5 тыс.руб., в 2014 году 432,1 тыс.руб., а в 2015 году (-1195,8).

В результате ежегодного недофинансирования рентабельность Предприятия вместо 20% достигла в 2015 году своего критического значения -2,85% (Приложение К).

Для наглядности представим динамику рентабельности по годам в виде диаграммы, рисунок 8.

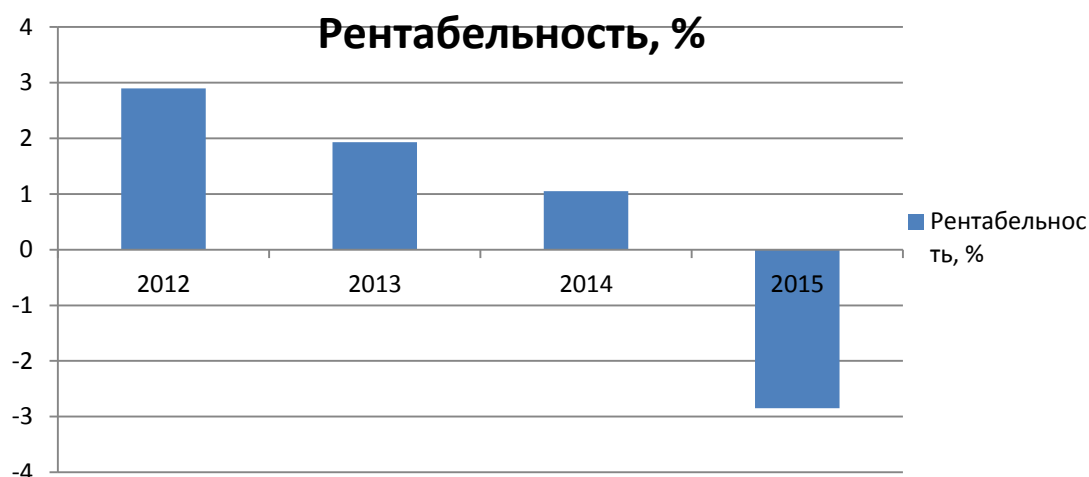


Рисунок 8 – Финансовый результат деятельности Предприятия

Для получения рентабельности в регламентированные 20% сумма дотации только в 2015 году должна была составить 26550, тыс. руб. Расчет сумм недофинансирования за период 2012-2015 гг. представлен в таблице 9.

Таблица 9- Суммы недополученной дотации за период 2012-2015гг.

| годы  | Недополучено дотации, тыс. руб. |
|-------|---------------------------------|
| 2012  | 5467,3                          |
| 2013  | 7215,7                          |
| 2014  | 7860,4                          |
| 2015  | 9362,8                          |
| ИТОГО | 29906,2                         |

В результате ежегодного недофинансирования из бюджета Предприятие за период 2012-2015гг. недополучило средств на сумму 29906,2тыс.руб.

При существующей (сдерживающей тарифы) политике, размер государственной поддержки (дотаций) должен не только покрывать прямые убытки автотранспортных предприятий, но и обеспечивать их рентабельность не менее 20%. Когда государственные дотации не покрывают всех расходов Предприятия, или же покрывают их с минимальной рентабельностью, отстающей от темпов инфляции, Предприятие вынуждено искать другие источники доходов, отвлекая средства и мощности от выполнения своих основных задач – обеспечение транспортной доступности населения края и Балахтинского района на социально-значимых маршрутах.

### **3.3 Оптимизация нагрузки на маршрутную сеть и борьба с нелегальными перевозчиками**

В составе доходов Предприятия наибольшую часть составляют доходы от междугородних перевозок (в 2015 году 54,8%). Таким образом, понятна значимость для Предприятия наполняемости автобусов на этих маршрутах. Однако, при увеличившемся в разы количестве транзитных междугородних рейсов, наполняемость автобусов в среднем не превышает 45%. В последние пять лет доходы Предприятия «увозят» автобусы транзитных маршрутов Южного направления – это маршруты с конечной станцией в пгт. Новоселово, г.Минусинск, с.Каратузское, Абакан, г.Шушенское, г.Кызыл. Основными перевозчиками здесь являются Автоколонна № 1967 и ИП Никитин И.В. Кассы автовокзалов осуществляют продажу билетов до Балахты в обоих направлениях.

Дублирующие маршруты стали большой проблемой на дорогах края. В борьбе за пассажиров, недобросовестные конкуренты нередко пытаются сократить свои издержки, и страдает при этом, как правило, безопасность перевозок.

Ярким примером, и жестоким уроком стала страшная авария под Балахтой в июне 2010 года, унесшая жизни 11 человек. Было возбуждено уголовное дело по факту нарушения требований безопасности перевозок. Микроавтобус Mercedes, в котором погибли все 11 человек был, в нарушение всех требований безопасности, незаконно переоборудован для большей вместительности, а водитель не имел лицензию на перевозку пассажиров.

Бездействие контролирующих органов в данном случае налицо.

При этом регулирование количества транзитных междугородних маршрутов целиком и полностью находится в ведении Министерства транспорта Красноярского края.

Так Постановлением Правительства Красноярского края от 9 декабря 2014г. № 581-п «Об утверждении порядка открытия, изменения и закрытия пригородных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, осуществляемых автомобильным транспортом (кроме легкового такси) в Красноярском крае» определено, что открытие, изменение и закрытие маршрутов осуществляется Министерством транспорта Красноярского края с учетом потребности населения в перевозках, возможности обеспечения безопасных условий перевозки.

Здесь необходимо отменить непонимание существующих проблем и тем самым невозможностью эффективно использовать свой потенциал для устранения барьеров стоящих перед транспортниками, непосредственно органами исполнительной власти.

В нашем случае, министерство транспорта Красноярского края, где расписания и паспорта перевозчикам подписывают по какой-то скрытой схеме. И этот перевозчик не всегда является добросовестным. Не исключена возможность и влияния на решения государственных органов заинтересованных влиятельных лиц.

Не производится анализ распределения рейсов по времени отправления в одних и тех же направлениях, невзирая даже на то, что допустим, перевозчик качественно и без срывов выполнял свои рейсы, полностью реализовывая

потребность в перевозках населения. Тем не менее, министерством утверждается расписание такого же рейса за 15 минут до отправления уже существующего. Что в итоге приводит к недобросовестной конкуренции, потери дохода, неэффективности использования подвижного состава и расписания уже существующего и вновь пришедшего.

В данном случае органу государственной власти, а именно Министерству транспорта Красноярского края, необходимо просчитать оптимальное количество маршрутов на Южном направлении, исключить из реестра перевозок недобросовестных перевозчиков, организовать контроль за соблюдением перевозчиками стандартов безопасности.

Необходимо при принятии решений проводить совещания с перевозчиками, руководителями линейных сооружений, автовокзалов. В зависимости от направления решения проблемы привлекать руководителей подразделений контролирующих служб. Так как непосредственно они владеют информацией по факту и возможными путями решения этой задачи. Необходимо при утверждении нового расписания и паспорта маршрута согласовывать время отправления и необходимость открытия маршрута с автовокзалами, так как непосредственно ими проводится мониторинг пассажирских перевозок, существуют ограничения по количеству платформ отправлений. Допустим такая ситуация: один перевозчик раскатывает маршрут на протяжении нескольких лет, появляется новый перевозчик с подписанным расписанием за 10 минут до отправления автобуса уже действующего маршрута. К чему это может привести легко догадаться:

- возможна нехватка платформ на автовокзале;

- так как время отправления нового перевозчика раньше времени отправления уже существующего, большая часть пассажиров перейдет соответственно, к более раннему отправлению. Что приведет к потере доходов обоих;

- возможны конфликтные ситуации между водителями, ну и руководителями предприятий;



- возникновение недобросовестной конкуренции.

В случае согласования с автовокзалом этих проблем можно избежать, а входящих на рынок перевозчиков, либо расширяющих спектр своих услуг, можно сдвинуть, где и у пассажиров будет потребность в поездке на то время, соответственно получение гарантируемого дохода, и избежать конфликтов и убытков.

Подобные меры являются необходимым условием для сохранения баланса интересов перевозчиков и потребителей услуг, и именно достижение и сохранение этого баланса должно быть определяющим в принятии управленческих решений.

Что касается нелегальных перевозчиков, то их существование на рынке автобусных перевозок и впрямь достигло чудовищных масштабов. Это очень страшная своими последствиями проблема, потому что она охватывает безопасность вообще, террористическую опасность, всевозможные перевозки запрещенных предметов и веществ, а также очень много других факторов определяющих опасность данного вида перевозок. Эта проблема дает очень большие экономические потери легальных перевозчиков. Они теряют не только объем перевозок, но и финансовых ресурсов. Также терпит убытки и государство от такого вида деятельности, которая не облагается налогами, не отчисляются страховые взносы и прочие. Никаких действий не принимается ни органами власти, которые сдерживают тариф, но и не способствуют никаким образом на действия правоохранительных, контролирующих, проверяющих органов, чтобы убрать с этого рынка незаконных перевозчиков, тем самым увеличив пассажиропоток и соответственно выручку, предприятий-перевозчиков.

Пассажиров собирают прямо возле подъездов жилых домов, а не на территории линейного сооружения как требуется правилами пассажирских перевозок и Уставом транспорта РФ. Тут же вытекает подпроблема реализации без предварительной проверки удостоверения личности, непосредственно

прямо в автобусе. Что усложняет учет прибывших и убывших граждан в запросах правоохранительных органов.

С пассажирами не заключается общественный договор перевозки, в качестве чего должен выступать билет, выдаваемый пассажиру (билеты на руки не выдаются), на период следования их жизнь и здоровье не застрахованы, ни в обязательном, ни в добровольном порядке.

В основном все рейсы выполняются одним водителем, в нарушение требований (положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей утверждено приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 г. № 15), направляемые в рейсы большой протяженностью маршрута. Диспетчерская сеть отсутствует полностью – остановки происходят в любом месте без расписания, по усмотрению водителя, либо по просьбе пассажира, что также влияет на безопасность движения.

На данный момент все оперативные силы брошены на локализацию террористических актов, но количество нелегальных перевозчиков не сокращается, а продолжает расти, не встречая на своем пути никаких препятствий.

Если не поднимать расчетный тариф, то в таком случае необходимо ликвидировать нелегальных перевозчиков, которые охватывают как минимум одну четверть рынка автобусных пассажирских перевозок. При пересчете упущенной доли выручки в 25% соответственно даст экономический эффект в рамках потенциального тарифа в 0,33 рубля. Но никаких мер не принимается, ссылаясь каждая служба некомпетентностью в оказании на них действенного воздействия.

Пока, на данный момент имеем такую картину: проверяют и оказывают воздействия контролирующие органы только на легальных перевозчиков.

Как мне кажется, необходимо создать комиссии, в которые входили бы представители разных контролирующих органов, для комплексных выездных проверок. Я считаю, в эти комиссии должны входить:

- сотрудники ГИБДД ( составляют протоколы на нарушения влияющие на безопасность перевозки пассажиров транспортным средством);
- сотрудники ФСБ (осмотр на присутствие подозрительных лиц и провоз подозрительных предметов, составление актов);
- сотрудники УГАДН ( проверка документации: наличие лицензии, прохождение медицинского освидетельствования, технического осмотра механиком перед отправлением в рейс и прочего; с составлением протоколов по факту нарушения);
- сотрудники ИФНС (проведение контрольных поездок для выявления и фиксации незаконной предпринимательской деятельности);
- сотрудники ОБЭП (те же действия, что и в предыдущем пункте);
- представитель Министерства транспорта Красноярского края.

Хоть и не сразу, но я считаю, будет действенный эффект от этих принимаемых мер. Необходимое условие – регулярность проведения проверок.

Взаимодействие органов исполнительной власти, контролирующих органов, легальных и нелегальных перевозчиков в этом случае, на мой взгляд, будет выглядеть следующим образом, рис.18



Рисунок 18 – Рекомендуемое взаимодействие органов исполнительной власти, контролирующих органов, автовокзалов, легальных и нелегальных перевозчиков

В результате такого комплексного взаимодействия органов власти на регулярной основе должен быть, в результате, обеспечен полный контроль над рынком автобусных перевозок. А пока, к сожалению, мы имеем несовершенство закона, неспособность органов исполнительной власти контролировать огромный сегмент нелегального вида заработка, который

попадает под действие статьи 171 Уголовного кодекса РФ «Незаконное предпринимательство, и недобросовестность граждан в уплате налогов и легализации своего бизнеса.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Государственное регулирование в системе транспортного обслуживания населения играет важнейшую роль и вносит большие коррективы как в экономику страны, так и в жизни ее жителей. Эти коррективы могут быть положительными и отрицательными.

В современных условиях деятельность региональных структур пассажирского автотранспорта характеризуется низким, а в ряде случаев, отрицательным уровнем рентабельности автотранспортных предприятий, что обусловлено административным регулированием тарифов и неполной компенсацией «выпадающих» доходов, а также недостаточной согласованностью действий органов власти различных уровней.

В настоящей работе проведен анализ автотранспортного комплекса Красноярского края. По результатам анализа сделан вывод, что текущее состояние автотранспортной отрасли Красноярского края не способствует полному удовлетворению потребностей населения и экономики в транспортных услугах. В большей степени это проявляется в:

- высоком износе основных фондов во всех видах транспорта, который снижает безопасность перевозок;
- низким качестве автодорожной сети, что снижает скорость перевозок и ведет к их удорожанию, что, в свою очередь, снижает конкурентоспособность транспортного комплекса края;
- низким уровне экологичности транспорта;
- низким уровне безопасности дорожного движения.

Таким образом, можно сделать вывод, что в Красноярском крае автотранспортный комплекс неконкурентоспособен, что влияет на уровень конкурентоспособности региона в целом.

Установлено, что для определения стратегии развития в сфере реализации автотранспортной системы, в Красноярском крае разработана и утверждена Постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п

государственная Программа Красноярского края «Развитие транспортной системы».

В соответствии с приоритетами определены цели программы:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры;
- повышение доступности транспортных услуг для населения;
- повышение комплексной безопасности дорожного движения;
- создание и развитие региональной навигационно-информационной системы Красноярского края путем внедрения и использования технологий ГЛОНАСС;

- создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий.

В результате реализации данной программы, которая рассчитана до 2030 года, планируется вывести регион на конкурентоспособный уровень, обеспечить регион максимальной транспортной доступностью.

Что касается автотранспортных предприятий края, осуществляющих пассажирские перевозки, то установлено, что эти предприятия на протяжении последних лет находятся в состоянии глубокого финансового кризиса. Экономическая эффективность автотранспортных предприятий края снижалась на протяжении последних лет. Это связано с плохим финансовым состоянием автотранспортных предприятий, высокой стоимостью подвижного состава, низкой рентабельностью перевозок, недобросовестной конкуренцией, теневым сектором, отсутствием единого правового пространства в стране.

Определены основные негативные факторы, оказывающими влияние на развитие автобусных пассажирских перевозок, ими являются:

- несовершенство нормативной правовой базы, в том числе отсутствие единых норм взаимодействия органов управления и перевозчиков;
- несовершенное ценообразование;
- технико-технологические, организационные и экономические противоречия, возникшие за десятилетия его дотационного финансирования;

- недостаточное возмещение выпадающих затрат перевозчикам;
- низкий технический уровень автобусов и высокая степень их изношенности, что влечет за собой высокие издержки отрасли;
- приобретение уже бывших в эксплуатации транспортных средств и в связи с этим работа с превышением предельного износа парка подвижного состава;
- несоответствие автодорожной транспортной инфраструктуры существующей потребности;
- перегруженность улично-дорожной сети;
- возросшие услуги легкового такси и нелегальных перевозчиков;
- низкий уровень безопасности дорожного движения;
- активная автомобилизация населения;
- снижение численности населения в сельской местности;
- нарастающий дефицит на рынке труда квалифицированных кадров автомобильного транспорта.

Анализ состояния автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, проведен на примере ГП КК «Балахтинское АТП», как элемента автотранспортного комплекса Красноярского края.

В результате проведенного анализа показателей деятельности Предприятия установлено, что на убыточность деятельности предприятия определяющее влияние оказывают следующие факторы:

- сдерживаемые тарифы на перевозку пассажиров,
- недостаточная компенсация выпадающих доходов,
- высокая конкуренция на междугородних маршрутах в Южном направлении (в том числе за счет нелегальных перевозчиков).

Сдерживание тарифа на перевозку, является, в настоящее время, одним из основных факторов, препятствующим развитию автотранспортных предприятий. Действующий тариф уже давно не соответствует минимально необходимому для содержания подвижного состава и ремонтной базы в работоспособном состоянии. Рост цен на основные средства, топливо,



электроэнергию, комплектующие и др. значительно опережает рост тарифов на пассажирские перевозки, что оказывает определяющее влияние на размер прибыли предприятий.

Нужно было как минимум, лет пять назад следить за исполнением прописанных законом условий повышения тарифа «... повышение тарифа не чаще одного раза в год, в соответствии с прогнозным изменением индекса цен...». И это была бы необходимая мера обновления подвижного состава и приобретения качественных запасных частей, не говоря уже о совершенствовании сферы обслуживания. Но повышение тарифа расходится с бюджетной политикой Красноярского края, по-видимому, что и происходило все эти годы.

Тарифы и плата за проезд должны обеспечить социально необходимый уровень подвижности населения, независимо от места проживания и дальности от «центра», и в тоже время обеспечивать рентабельное существование автотранспортных предприятий.

Рентабельность предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, регламентирована в крае законодательно, и может быть достигнута путем возмещения автотранспортным предприятиям выпадающих доходов. Однако, проанализировав нормативно-правовую документацию, я выявил ненадлежащее исполнение и несоответствие в некоторых моментах законодательства регионального уровня, касающиеся возмещения предприятиям выпадающих доходов.

Так, Постановлением правительства Красноярского края от 24.09.2001 № 670-п (ред. от 05.04.2016 №151-П) «О государственном регулировании тарифов, цен, сборов, платы в Красноярском крае» установлены предельные уровни рентабельности цен, тарифов на продукцию, товары и услуги в крае: на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по городским, пригородным и междугородным маршрутам уровень рентабельности (в процентах к себестоимости) определили 20%.

Законодатель рекомендует органам местного самоуправления муниципальных образований края при определении размера субсидий на компенсацию расходов организациям автомобильного пассажирского транспорта при формировании и размещении муниципального заказа использовать «Методику формирования регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Красноярского края», утвержденную Постановлением Правительства Красноярского края от 28.09.2012 N 492-п. Департаменту финансов администрации Красноярского края рекомендуется руководствоваться Методикой при определении размера субсидий организациям автомобильного пассажирского транспорта из краевого бюджета на компенсацию расходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов при небольшой интенсивности пассажиропотоков по пригородным и межмуниципальным маршрутам.

Однако, в Методике рентабельность автотранспортных предприятий не заложена совсем.

Да и как видно, из вышеприведенного перечня материалов работы, данное условие категорически не выполняется. Более того, обоснование расчетного тарифа на планируемый год производится на основании расчетного норматива даже без учета показателей индексов-дефляторов.

В результате государственные дотации не покрывают всех расходов предприятий, или же покрывают их с минимальной рентабельностью, отстающей от темпов инфляции.

Таким образом, рекомендуется устранить противоречия в региональном законодательстве и обеспечить возмещение автотранспортным предприятиям затрат на осуществление автобусных перевозок с учетом рентабельности в 20%.

Что касается высокой конкуренции на междугородних маршрутах, то в результате проведенного анализа, установлено следующее.

В составе доходов Предприятия наибольшую часть составляют доходы от междугородних перевозок (в 2015 году 54,8%). Таким образом, понятна

значимость для Предприятия наполняемости автобусов на этих маршрутах. Однако, при увеличившемся в разы количестве транзитных междугородних рейсов, наполняемость автобусов в среднем не превышает 45%. В последние пять лет доходы Предприятия «увозят» автобусы транзитных маршрутов Южного направления.

Дублирующие маршруты стали большой проблемой на дорогах края. В борьбе за пассажиров, недобросовестные конкуренты нередко пытаются сократить свои издержки, и страдает при этом, как правило, безопасность перевозок. Бездействие контролирующих органов в данном случае налицо.

При этом регулирование количества транзитных междугородних маршрутов целиком и полностью находится в ведении государственных органов. В нашем случае, министерства транспорта Красноярского края, где расписания и паспорта перевозчикам подписывают по какой-то скрытой схеме. И этот перевозчик не всегда является добросовестным.

Здесь необходимо отменить непонимание существующих проблем и тем самым невозможно эффективно использовать свой потенциал для устранения барьеров стоящих перед транспортниками, непосредственно органами исполнительной власти. Кроме того, необходимо исключить возможность влияния на решения государственных органов заинтересованных влиятельных лиц.

В данном случае органу государственной власти, а именно Министерству транспорта Красноярского края, необходимо просчитать оптимальное количество маршрутов на Южном направлении, исключить из реестра перевозок недобросовестных перевозчиков, организовать контроль за соблюдением перевозчиками стандартов безопасности.

Подобные меры являются необходимым условием для сохранения баланса интересов перевозчиков и потребителей услуг, и именно достижение и сохранение этого баланса должно быть определяющим в принятии управленческих решений.

Что касается нелегальных перевозчиков, то это очень страшная своими последствиями проблема, потому что она охватывает безопасность вообще, террористическую опасность, всевозможные перевозки запрещенных предметов и веществ, а также очень много других факторов определяющих опасность данного вида перевозок. Эта проблема дает очень большие экономические потери легальных перевозчиков. Они теряют не только объем перевозок, но и финансовых ресурсов. Также терпит убытки и государство от такого вида деятельности, которая не облагается налогами, не отчисляются страховые взносы и прочие. Никаких действий не принимается ни органами власти, которые сдерживают тариф, но и не способствуют никаким образом на действия правоохранительных, контролирующих, проверяющих органов, чтобы убрать с этого рынка незаконных перевозчиков, тем самым увеличив пассажиропоток и соответственно выручку, предприятий-перевозчиков.

На данный момент все оперативные силы брошены на локализацию террористических актов, но количество нелегальных перевозчиков не сокращается, а продолжает расти, не встречая на своем пути никаких препятствий.

Если не поднимать расчетный тариф, то в таком случае необходимо ликвидировать нелегальных перевозчиков, которые охватывают как минимум одну четверть рынка автобусных пассажирских перевозок.

Как мне кажется, необходимо создать комиссии, в которые входили бы представители разных контролирующих органов, для комплексных выездных проверок. Я считаю, в эти комиссии должны входить:

- сотрудники ГИБДД (составляют протоколы на нарушения влияющие на безопасность перевозки пассажиров транспортным средством);
- сотрудники ФСБ (осмотр на присутствие подозрительных лиц и провоз подозрительных предметов, составление актов);
- сотрудники УГАДН (проверка документации: наличие лицензии, прохождение медицинского освидетельствования, технического осмотра

механиком перед отправлением в рейс и прочего; с составлением протоколов по факту нарушения);

- сотрудники ИФНС (проведение контрольных поездок для выявления и фиксации незаконной предпринимательской деятельности);

- сотрудники ОБЭП (те же действия, что и в предыдущем пункте);

- представитель Министерства транспорта Красноярского края.

Хоть и не сразу, но я считаю, будет действенный эффект от этих принимаемых мер. Необходимое условие – регулярность проведения проверок.

Таким образом, создание общественной системы контроля за работой транспорта является одной из важнейших задач государственных органов власти. Должны быть развиты и введены механизмы общественного контроля и регулирования взаимоотношений поставщиков и потребителей услуг.

## **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Указ Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 г. N 221 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)"//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
2. Федеральный закон от 06.10.1999 №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
3. Федеральный закон от 22.08.2004г. №122-ФЗ, и в соответствии с постановлением Правительства Красноярского края от 27.04.2010г. №223-П «О льготном проезде отдельных категорий граждан в общественном транспорте»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
4. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
5. Постановление Правительства РФ от 07.03.1995г. №239 «О мерах по упорядочиванию государственного регулирования цен (тарифов)»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 N 1662-р «О концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» //Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 N 1734-р «О транспортной стратегии период до 2030 года»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

8. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 N 877-р «О стратегии железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2012 N 2600-р

«О государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы" на 2013 - 2020 годы»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

10. Приказ Минтранса России и Минобороны России от 29.05.2008 N 003/0021 «О концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

11. Приказ Минтранса РФ от 20.08.2004 г. № 15 « О положениях об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

12. Закон Красноярского края № 11-5424 от 10 декабря 2010 года «О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

13. Закон края от 7 июля 2009 года N 8-3568 "Об обеспечении равной доступности услуг общественного транспорта"//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

14. Закон Красноярского края от 17.11.2015 №9-3900 «О субсидиях юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим

перевозки пассажиров различными видами транспорта»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

15. Постановление Правительства Красноярского края от 27 апреля 2010 г. N 223-п «О льготном проезде отдельных категорий граждан в общественном транспорте»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

16. Постановление Правительства Красноярского края от 28.09.2012 N 492-п (ред. от 05.04.2016 № 153-П) "Об утверждении методики формирования регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Красноярского края"//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

17. Постановление Правительства Красноярского края от 28.09.2012 N 492-п «О рентабельность автотранспортных предприятий»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

18. Постановление Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п государственная Программа Красноярского края «Развитие транспортной системы» и утвержден Паспорт государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

19. Постановление Правительства Красноярского края от 9 декабря 2014г. № 581-п «Об утверждении порядка открытия, изменения и закрытия пригородных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, осуществляемых автомобильным транспортом (кроме легкового такси) в Красноярском крае»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

20. Постановление администрации края от 24.09.2001 N 670-п "О государственном регулировании цен (тарифов) в крае"//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.



21. Постановление Совета Администрации Красноярского края от 19.12.2007 г. № 494-П «О регулировании тарифа»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

22. Постановлением Совета администрации Красноярского края от 12.02.2007 N 39-п (ред. от 21.08.2008) "О совершенствовании государственного регулирования цен (тарифов) в крае"//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

23. Постановление«Об утверждении предельного тарифа» № 146-П от 15.04.2014 г. и № 176-П от 29.04.2014г//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

24. Статья 103 Устава Красноярского края, статьей 6 Закона Красноярского края от 09.12.2010 № 11-5424 «О транспортном обслуживании населения и некоторых вопросах обеспечения безопасности дорожного движения в Красноярском крае», постановлением администрации Красноярского края от 24.09.2001 №670-п «О государственном регулировании цен (тарифов) в крае»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

25. Постановление от 24 сентября 2001 г. № 670-П (ред. от 05.04.2016 №151-П) «О государственном регулировании тарифов, цен, сборов, платы в Красноярском крае»//Справочная правовая система «Консультант плюс». – Режимдоступа:<http://www.consultant.ru>.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**  
**Паспорт государственной программы Красноярского края "Развитие транспортной системы"**

| Наименование государственной программы  | "Развитие транспортной системы" (далее - программа)   |
|---|---|
| Основание для разработки программы  | Бюджетный кодекс Российской Федерации; Постановление Правительства Красноярского края от 01.08.2013 N 374-п "Об утверждении Порядка принятия решений о разработке государственных программ Красноярского края, их формировании и реализации"; Распоряжение Правительства Красноярского края от 09.08.2013 N 559-р   |
| Ответственный исполнитель программы   | министерство транспорта Красноярского края  |
| Соисполнители программы   | министерство образования Красноярского края; министерство здравоохранения Красноярского края; министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Красноярского края   |
| Перечень подпрограмм и отдельных мероприятий программы  | <u>подпрограмма 1</u> "Дороги Красноярья" на 2014 - 2019 годы;<br><u>подпрограмма 2</u> "Развитие транспортного комплекса Красноярского края" на 2014 - 2018 годы;<br><u>подпрограмма 3</u> "Повышение безопасности дорожного движения в Красноярском крае" на 2014 - 2018 годы;<br><u>подпрограмма 4</u> "Развитие региональной навигационно-информационной системы и внедрение автоматизированных систем с использованием технологий ГЛОНАСС/GPS в транспортный комплекс Красноярского края" на 2014 год;<br><u>подпрограмма 5</u> "Обеспечение реализации государственной программы и прочие мероприятия" на 2014 - 2018 годы.<br>Отдельные мероприятия программы не предусмотрены   |
| Цели программы  | развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры; повышение доступности транспортных услуг для населения; повышение комплексной безопасности дорожного движения; создание и развитие региональной навигационно-информационной системы Красноярского края (далее - РНИС) путем внедрения и использования технологий глобальной навигационной спутниковой системы (далее - ГЛОНАСС); создание условий для эффективного, ответственного и прозрачного управления финансовыми ресурсами в рамках выполнения установленных функций и полномочий  |
| Задачи программы  | обеспечение сохранности, модернизация и развитие сети автомобильных дорог края; обеспечение потребности населения в перевозках; обеспечение дорожной безопасности;<br>обеспечение постоянного функционирования РНИС; обеспечение деятельности министерства транспорта Красноярского края  |
| Этапы и сроки реализации программы  | 1-й этап (до реализации подпрограммы) - 2012 - 2013 годы; 2-й этап (период реализации подпрограммы с учетом очередного финансового года) - 2014 - 2016 годы; 3-й этап (плановый период) - 2017 - 2018 годы. Срок реализации программы - 2014 - 2019 годы  |
| Перечень целевых показателей и показатели результативности программы с расшифровкой плановых значений по годам ее реализации, значений целевых показателей на долгосрочный период | Целевые показатели: протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, и их удельный вес в общей протяженности сети; транспортная подвижность населения; снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях;<br>создание РНИС; качество финансового менеджмента.<br>Показатели результативности:<br>протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, работы по содержанию которых выполняются в объеме действующих нормативов (допустимый уровень), и их удельный вес в общей протяженности автомобильных дорог, на которых производится комплекс работ по содержанию;<br>доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, на которой проведены работы по ремонту и капитальному ремонту, в общей протяженности сети; объем субсидий на 1 пассажира; снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий; транспортные средства, оснащенные навигационно-связным оборудованием; проведение проверок получателей бюджетных средств; уровень исполнения расходов краевого бюджета |
| Перечень объектов недвижимого имущества государственной собственности Красноярского края, подлежащих строительству, реконструкции, техническому перевооружению или приобретению   | автомобильная дорога Красноярск - Железнодорожск; 4-й автодорожный мостовой переход через реку Енисей в г. Красноярске на участке от ул. Дубровинского до ул. Свердловская (1 этап); автомобильная дорога Красноярск - Солонцы; втомобильная дорога Канск - Абан - Богучаны   |

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Расчетный тариф по пригородным перевозкам на 1 км пробега на 2015 год

| п\п                             | Показатели                                    | Единицы измерения | ПА3-3205     |
|---------------------------------|---|-------------------|--------------|
| <b>1. Переменные затраты</b>    |   |                   |              |
| 1.1.                            | <b>Топливо</b>                                |                   |              |
|                                 | Цена 1 л                                      | руб.              | 30,00        |
|                                 | Норматив расхода на 100 км                    | л/100 км          | 32           |
|                                 | Надбавки:                                     |                   |              |
|                                 | Внутригаражная                                | %                 | 11           |
|                                 | Зимняя  | %                 | 8            |
|                                 | Коэффициент использования пробега             |                   | 0,9          |
|                                 | Норма расхода с учетом надбавок, коэффициента | л/100 км          | 42,6         |
|                                 | Затраты на топливо                            | руб./км           | <b>12,79</b> |
| 1.2.                            | <b>Смазочные материалы</b>                    |                   |              |
|                                 | Цена 1 л                                      | руб.              | 56,00        |
|                                 | Норма расхода с учетом коэффициента           | л/100 км          | 1,36         |
|                                 | Затраты на смазочные материалы                | руб./км           | <b>0,76</b>  |
| 1.3.                            | <b>Резина</b>                                 |                   |              |
|                                 | Цена 1 шины                                   | руб.              | 5700         |
|                                 | Норма расхода с учетом коэффициента           | шт./1000 км       | 0,0862       |
|                                 | Затраты на резину                             | руб./км           | <b>0,49</b>  |
| 1.4.                            | <b>Ремонтный фонд</b>                         |                   |              |
|                                 | Норматив затрат на 1 км                       | руб./км           | <b>4,19</b>  |
| 1.5.                            | <b>Амортизационные отчисления</b>             |                   |              |
|                                 | Средняя балансовая стоимость                  | тыс.руб.          | 50           |
|                                 | Норматив отчислений на 1000 км                | %                 | 0,22         |
|                                 | Затраты на амортизационные отчисления         | руб./км           | <b>0,11</b>  |
| 1.6.                            | <b>Фонд оплаты труда</b>                      | руб./км           | <b>23,90</b> |
|                                 | % отчисления от ФОТ                           | %                 | 21           |
| 1.7.                            | <b>Отчисления от ФОТ</b>                      | руб./км           | <b>5,02</b>  |
| <b>ИТОГО переменные затраты</b> |   |                   | <b>47,26</b> |
| <b>2. Постоянные затраты</b>    |   |                   |              |
| 2.1.                            | Амортизация ОФ                                | руб./час          | 1,82         |
| 2.2.                            | Фонд оплаты труда                             | руб./час          | 200,00       |
| 2.3.                            | Отчисления от ФОТ                             | руб./час          | 42,00        |
| 2.4.                            | Общехозяйственные расходы                     | руб./час          | 39,37        |
|                                 | <b>Постоянные затраты</b>                     | руб./час          | 283,19       |
|                                 | Эксплуатационная скорость                     | км/час            | 28,30        |
|                                 | <b>ИТОГО постоянные затраты</b>               | руб./км           | <b>10,01</b> |
| <b>3. Итого затрат</b>          |   | руб./км           | 57,27        |
| <b>5. ВСЕГО затрат</b>          |   | руб./км           | <b>57,27</b> |

**ПРИЛОЖЕНИЕ В**  
**Расчетный тариф**  
**по городским перевозкам на 1 км пробега на 2015 год**

|                                 | Показатели                            | Ед. изм.       | ПА3-4234     | ПА3-3205     |
|---------------------------------|---------------------------------------|----------------|--------------|--------------|
| <b>1. Переменные затраты</b>    |                                       |                |              |              |
| 1.1.                            | <b>Топливо</b>                        |                |              |              |
|                                 | Цена 1 л                              | руб.           | 36,0         | 30           |
|                                 | Норматив расхода на 100 км            | л/100 км       | 23,9         | 32           |
|                                 | Надбавки, в т. ч. : Внутригаражная    | %              | 11           | 11           |
|                                 | Городская                             | %              | 10           | 10           |
|                                 | Зимняя                                | %              | 8            | 8            |
|                                 | Коэффициент использования пробега     |                | 0,9          | 0,9          |
|                                 | Норма расхода с учетом коэф-та        | л/100 км       | 34,7         | 46,5         |
|                                 | Затраты на топливо                    | руб./км        | <b>12,49</b> | <b>13,94</b> |
| 1.2.                            | <b>Смазочные материалы</b>            |                |              |              |
|                                 | Цена 1 л                              | руб.           | 56           | 56           |
|                                 | Норма расхода с учетом коэф-та        | л/100 км       | 1,59         | 2,47         |
|                                 | Затраты на смазочные материалы        | руб./км        | <b>0,89</b>  | <b>1,38</b>  |
| 1.3.                            | <b>Резина</b>                         |                |              |              |
|                                 | Цена 1 шины                           | руб.           | 5700         | 5700         |
|                                 | Норма расхода с учетом коэф-та        | шт./1000 км    | 0,0862       | 0,0862       |
|                                 | Затраты на резину                     | руб./км        | <b>0,49</b>  | <b>0,49</b>  |
| 1.4.                            | <b>Ремонтный фонд</b>                 |                |              |              |
|                                 | Норматив затрат на 1 км               | руб./км        | <b>5,48</b>  | <b>4,19</b>  |
| 1.5.                            | <b>Амортизационные отчисления</b>     |                |              |              |
|                                 | Средняя балансовая стоимость          | руб.           | 673          | 50           |
|                                 | Норматив отчислений на 1000 км        | %              | 0,22         | 0,22         |
|                                 | Затраты на амортизационные отчисления | руб./км        | <b>1,48</b>  | <b>0,11</b>  |
| 1.6.                            | <b>Фонд оплаты труда</b>              | руб./км        | <b>28,14</b> | <b>27,26</b> |
| 1.7.                            | <b>Отчисления от ФОТ (21%)</b>        | руб./км        | <b>5,91</b>  | <b>5,72</b>  |
| <b>ИТОГО переменные затраты</b> |                                       |                | <b>54,88</b> | <b>53,10</b> |
| <b>2. Постоянные затраты</b>    |                                       |                |              |              |
| 2.1.                            | Амортизация ОФ                        | руб./час       | 2,25         | 1,82         |
| 2.2.                            | Фонд оплаты труда                     | руб./час       | 201,00       | 200,00       |
| 2.3.                            | Фонд оплаты труда кондукторов         | руб./час       | 70,10        | 70,10        |
| 2.4.                            | Отчисления от ФОТ                     | руб./час       | 56,93        | 56,72        |
| 2.5.                            | Общехозяйственные расходы             | руб./час       | 49,30        | 39,37        |
|                                 | Эксплуатационная скорость             | км/час         | 19,80        | 19,80        |
|                                 | <b>ИТОГО постоянные затраты</b>       | руб./км        | <b>19,17</b> | <b>18,59</b> |
| <b>3. Итого затрат</b>          |                                       | <b>руб./км</b> | <b>74,06</b> | <b>71,68</b> |

# ПРИЛОЖЕНИЕ Г

## Программа пассажирских перевозок автомобильным транспортом, субсидируемая за счет средств муниципального образования в 2015 году (Балахтинский район)

| № маршрута                     | Пункты назначения (указать наименование пункта отправления и пункта назначения) | Протяженность маршрута, км. | Марка обслуживающего автобуса | Вместимость* | Программа перевозок (дни выполнения и кол-во в день )                                  |       |       |       |     | Количество рейсов, шт |       |       |       |       | Пробег с пассажирами тыс. км |        |        |        |         | Коэффициент использования вместимости автобуса |
|--------------------------------|---|-----------------------------|-------------------------------|--------------|--|-------|-------|-------|-----|-----------------------|-------|-------|-------|-------|------------------------------|--------|--------|--------|---------|--|
|                                |   |                             |                               |              | 1 кв.  | 2 кв. | 3 кв. | 4 кв. | год | 1 кв.                 | 2 кв. | 3 кв. | 4 кв. | год   | 1 кв.                        | 2 кв.  | 3 кв.  | 4 кв.  | год     |  |
| 1                              | 2   | 3                           | 4                             | 5            | 6  | 7     | 8     | 9     | 10  | 11                    | 12    | 13    | 14    | 15    | 16                           | 17     | 18     | 19     | 20      | 21   |
| городские (районные) перевозки |   |                             |                               |              |  |       |       |       |     |                       |       |       |       |       |                              |        |        |        |         |  |
| 1-1.                           | Мосино - Кулички  | 11                          | ПАЗ 4234                      | 50           | понедельник-пятница, суббота в учебное время   |       |       |       |     | 1028                  | 1064  | 1104  | 1184  | 4380  | 11,308                       | 11,704 | 12,144 | 13,024 | 48,180  | 0,09   |
| 1-2.                           | Мосино - Кулички  | 11                          | ПАЗ 320550                    | 42           | понедельник-пятница  |       |       |       |     | 448                   | 480   | 528   | 520   | 1976  | 4,928                        | 5,28   | 5,808  | 5,72   | 21,736  | 0,11   |
| 2-1.                           | Суворова - ЦРБ  | 8                           | ПАЗ 4234                      | 50           | понедельник-пятница 24 рейса/день, в летний период понедельник-пятница -30 рейсов/день |       |       |       |     | 1344                  | 1566  | 1848  | 1560  | 6318  | 10,752                       | 12,528 | 14,784 | 12,48  | 50,544  | 0,16   |
| 3                              | Молодежный - ЦРБ  | 8,6                         | ПАЗ 320550                    | 42           | понедельник-суббота в учебное время, понедельник-пятница -летний период                |       |       |       |     | 738                   | 552   | 276   | 852   | 2418  | 6,3468                       | 4,7472 | 2,3736 | 7,3272 | 20,795  | 0,13   |
|                                | Итого   | 27,6                        |                               |              |  |       |       |       |     | 3558                  | 3662  | 3756  | 4116  | 15092 | 33                           | 34     | 35     | 39     | 141,255 |  |
| Пригородные перевозки          |   |                             |                               |              |  |       |       |       |     |                       |       |       |       |       |                              |        |        |        |         |  |
| 109                            | Балахта - Марьясово   | 15,2                        | ПАЗ 32054-07                  | 37           | понедельник-пятница  |       |       |       |     | 224                   | 240   | 264   | 260   | 988   | 3,4048                       | 3,648  | 4,0128 | 3,952  | 15,018  | 0,28   |
| 100                            | Балахта - Огур  | 26,4                        | ПАЗ 32054-07                  | 37           | понедельник, среда, пятница  |       |       |       |     | 128                   | 140   | 160   | 152   | 580   | 3,3792                       | 3,696  | 4,224  | 4,0128 | 15,312  | 0,23   |
| 108                            | Балахта - Даурск-Причал   | 40,3                        | ПАЗ 320550                    | 42           | понедельник, среда, пятница  |       |       |       |     | 128                   | 140   | 160   | 152   | 580   | 5,1584                       | 5,642  | 6,448  | 6,1256 | 23,374  | 0,29   |

**Программа пассажирских перевозок автомобильным транспортом, субсидируемая за счет средств муниципального образования в 2015 году  
(Балахтинский район)**

|   |                                |              |               |    |                             |             |             |             |             |              |                |              |               |               |                |      |
|---|--------------------------------|--------------|---------------|----|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|----------------|--------------|---------------|---------------|----------------|------|
| <b>101</b>                              | Балахта - Приморск             | 31           | ПАЗ 320550    | 42 | вторник, среда, пятница     | 136         | 148         | 160         | 152         | 596          | 4,216          | 4,588        | 4,96          | 4,712         | 18,476         | 0,31 |
| <b>102</b>                              | Балахта - Якушево              | 49           | ПАЗ 32054-07  | 37 | понедельник, среда, пятница | 128         | 140         | 160         | 152         | 580          | 6,272          | 6,86         | 7,84          | 7,448         | 28,420         | 0,24 |
| <b>103</b>                              | Балахта - Еловка               | 36           | ПАЗ 32054-07  | 37 | понедельник, среда, пятница | 128         | 140         | 160         | 152         | 580          | 4,608          | 5,04         | 5,76          | 5,472         | 20,880         | 0,33 |
| <b>104</b>                              | Балахта - Большие Сыры         | 27           | ПАЗ 32054-07  | 37 | вторник, четверг            | 92          | 100         | 104         | 108         | 404          | 2,484          | 2,7          | 2,808         | 2,916         | 10,908         | 0,20 |
| <b>105</b>                              | Балахта - Красноярское Загорье | 34           | ЛиАЗ 52563601 | 88 | понедельник-пятница         | 336         | 360         | 396         | 390         | 1482         | 11,424         | 12,24        | 13,464        | 13,26         | 50,388         | 0,23 |
| <b>107</b>                              | Балахта - Красная              | 23,6         | ПАЗ 320550    | 42 | вторник, среда, четверг     | 128         | 140         | 160         | 152         | 580          | 3,0208         | 3,304        | 3,776         | 3,5872        | 13,688         | 0,15 |
| <b>201</b>                              | Балахта - Ровное               | 49           | ПАЗ 32054-07  | 37 | понедельник, среда, пятница | 128         | 140         | 160         | 152         | 580          | 6,272          | 6,86         | 7,84          | 7,448         | 28,420         | 0,21 |
| <b>205</b>                              | Балахта - Грузенка             | 51,8         | ПАЗ 3205      | 28 | понедельник, четверг        | 84          | 96          | 104         | 108         | 392          | 4,3512         | 4,9728       | 5,3872        | 5,5944        | 20,306         | 0,32 |
|   | <b>Итого</b>                   | <b>383,3</b> |               |    |                             | <b>1640</b> | <b>1784</b> | <b>1988</b> | <b>1930</b> | <b>7342</b>  | <b>54,5904</b> | <b>59,55</b> | <b>66,52</b>  | <b>64,528</b> | <b>245,189</b> |      |
| Междугородные (внутрирайонные) маршруты |                                |              |               |    |                             |             |             |             |             |              |                |              |               |               |                |      |
| <b>202</b>                              | Балахта-Угольный-Петропавловка | 61,6         | ПАЗ 3205      | 28 | понедельник, пятница        | 84          | 88          | 104         | 104         | 380          | 5,1744         | 5,4208       | 6,4064        | 6,4064        | 23,408         | 0,34 |
|   | <b>Итого</b>                   | <b>61,6</b>  |               |    |                             | <b>84</b>   | <b>88</b>   | <b>104</b>  | <b>104</b>  | <b>380</b>   | <b>5,1744</b>  | <b>5,421</b> | <b>6,4064</b> | <b>6,4064</b> | <b>23,408</b>  |      |
|   | <b>Всего по МО</b>             | <b>472,5</b> |               |    |                             | <b>5282</b> | <b>5534</b> | <b>5848</b> | <b>6150</b> | <b>22814</b> | <b>93,0996</b> | <b>99,23</b> | <b>108,04</b> | <b>109,49</b> | <b>409,852</b> |      |

**ПРИЛОЖЕНИЕ Д**  
**Выпуск продукции ГП КК «Балахтинское АТП» в 2015 году**

| Наименование показателей                              | Отчетные показатели поквартально, с начала года |           |           | Отчетный квартал |                        | Нарастающим итогом с начала года |                        |
|---|---|-----------|-----------|------------------|------------------------|----------------------------------|------------------------|
|   | 1 квартал                                       | 2 квартал | 3 квартал | фактически       | отклонение от плана, % | фактически                       | отклонение от плана, % |
| 1. Выпуск продукции (в натуральном выражении), всего: |   |           |           |                  |                        |                                  |                        |
| 1а. Перевозка пассажиров, тыс. пасс.                  | 111,0   | 98,2      | 97,8      | 118,0            | 3,5                    | 425,0                            | 3,0                    |
| в городском сообщении                                 | 84,8  | 69,8      | 65,8      | 85,5             | -1,7                   | 305,9                            | 1,6                    |
| в пригородном сообщении                               | 17,2  | 17,9      | 20,0      | 19,3             | 27,0                   | 74,4                             | 9,4                    |
| в междугородном сообщении                             | 8,8   | 10,2      | 11,7      | 12,1             | 4,3                    | 42,8                             | 0,5                    |
| заказными автобусами                                  | 0,2   | 0,3       | 0,3       | 1,1              | 450,0                  | 1,9                              | 90,0                   |
| Перевозка грузов, тыс. тонн                           | 0,5   | 2,1       | 1,9       | 3,7              | 146,7                  | 8,2                              | 22,4                   |
| 1б. Пассажирооборот, тыс. пасс./ км                   | 2 503,6   | 2 611,3   | 3 083,7   | 3 187,8          | 9,7                    | 11 386,4                         | 2,9                    |
| в городском сообщении                                 | 415,5   | 342,0     | 322,5     | 419,0            | -1,7                   | 1 499,0                          | 1,6                    |
| в пригородном сообщении                               | 702,9   | 751,8     | 713,2     | 683,2            | 9,6                    | 2 851,1                          | 3,7                    |
| в междугородном сообщении                             | 1 369,9   | 1 482,1   | 2 008,0   | 1 968,3          | 7,4                    | 6 828,3                          | 1,4                    |
| заказными автобусами                                  | 15,3  | 35,4      | 40,0      | 117,3            | 388,8                  | 208,0                            | 82,5                   |
| Грузооборот, тыс. тонн/ км                            | 114,2   | 203,2     | 88,9      | 187,6            | 307,8                  | 593,9                            | 19,7                   |
| 1в. Пробег, тыс. км                                   | 210,8   | 239,3     | 235,9     | 251,2            | 8,3                    | 937,2                            | 1,4                    |
| с пассажирами   | 185,0   | 200,0     | 207,9     | 213,7            | 6,8                    | 806,6                            | 2,8                    |
| нулевой пробег  | 4,8   | 4,2       | 5,5       | 6,1              | 1,7                    | 20,6                             | 0,5                    |
| на грузовом транспорте                                | 15,2  | 29,2      | 15,6      | 22,8             | 14,0                   | 82,8                             | -12,8                  |
| служебный пробег                                      | 5,8   | 5,9       | 6,9       | 8,6              | 43,3                   | 27,2                             | 14,8                   |
| 2. Выпуск продукции (тыс. руб.), всего                | 5 476,0   | 6 061,0   | 6 204,0   | 7 061,0          | 11,6                   | 24 802,0                         | 3,0                    |
| в городском сообщении                                 | 1 361,8   | 1 110,4   | 1 055,1   | 1 473,2          | -1,4                   | 5 000,5                          | 1,1                    |
| в пригородном сообщении                               | 1 063,1   | 796,8     | 1 088,7   | 1 012,5          | -1,8                   | 3 961,1                          | 1,7                    |
| в междугородном сообщении                             | 2 151,2   | 2 829,0   | 3 011,3   | 2 856,5          | 2,4                    | 10 848,0                         | 2,3                    |
| заказными автобусами                                  | 34,7  | 73,9      | 184,0     | 191,4            | 3 444,4                | 484,0                            | 64,1                   |
| грузовые перевозки                                    | 397,1   | 873,4     | 424,3     | 1 064,6          | 294,3                  | 2 759,4                          | 23,9                   |
| прочие услуги всего, в том числе:                     | 468,1   | 377,5     | 440,6     | 462,8            | -37,0                  | 1 749,0                          | -17,1                  |
| ТО и ремонт   | 103,8   | 137,2     | 173,3     | 97,1             | -69,7                  | 511,4                            | -40,8                  |
| аренда помещений                                      | 39,0  | 39,0      | 69,4      | 49,1             | 0,0                    | 196,5                            | 0,0                    |
| предоставление мест стоянки                           | 165,8   | 67,7      | 59,1      | 161,3            | -15,5                  | 453,9                            | -6,1                   |
| возмещение расходов по содержанию помещений           | 121,4   | 94,9      | 94,9      | 116,1            | -10,7                  | 427,3                            | 2,0                    |
| оказание услуг по предрейсовому медосмотру            |   |           | 1,8       | 2,4              | -                      | 4,2                              | -                      |
| агентское вознаграждение                              | 38,1  | 38,7      | 42,1      | 36,8             | -18,2                  | 155,7                            | 6,6                    |

**ПРИЛОЖЕНИЕ Е**  
**Себестоимость реализованной продукции ГП КК «Балахтинское АТП» в 2015 году**

| Наименование показателей   | Отчетный период, тыс. руб. |                 |                   | Нарастающим итогом с начала года, тыс. руб. |                 |                   | Примечание   |
|--|----------------------------|-----------------|-------------------|---|-----------------|-------------------|--|
|  | план                       | факт            | откл. от плана, % | план  | факт            | откл. от плана, % |  |
| 1  | 2                          | 3               | 4                 | 5   | 6               | 7                 | 8  |
| 1. Затраты на сырье, материалы                                   | 2 590,0                    | 2 909,4         | 12,3              | 9 818,0                                     | 9 917,7         | 1,0               | За счет роста цен на ГСМ и увеличения пробега  |
| 2. Покупные изделия и полуфабрикаты                              | 1,0                        | 109,0           |                   | 253,0                                       | 267,9           | 5,9               | За счет роста пробега увеличился расход шин  |
| 3. Комплектующие   | 50,0                       | 745,0           | 1 390,0           | 826,0                                       | 1 567,1         | 89,7              | Рост потребности в запасных частях   |
| 4. Вспомогательные материалы                                     | 160,0                      | 227,1           | 41,9              | 644,0                                       | 674,3           | 4,7               | Увеличение потребности   |
| 5. Затраты на инструменты, приспособления                        | 10,0                       | 37,1            | 271,0             | 301,0                                       | 315,6           | 4,9               | Рост потребности   |
| 6. Возвратные отходы (-)   | 0,0                        | 0,0             |                   | 0,0   | 0,0             |                   |  |
| 7. Затраты на топливо, энергию                                   | 280,0                      | 423,6           | 51,3              | 968,0                                       | 1 027,4         | 6,1               | Увеличение расходов на электроэнергию  |
| 8. Затраты на оплату труда                                       | 4 660,0                    | 5 241,7         | 12,5              | 18 516,0                                    | 18 896,7        | 2,1               | В связи с ростом выручки от пасс. и груз. перевозок увеличилась зар. плата водителей. В декабре 2015 года выплачено вых. пособие при увольнении в связи с сокращ. численности 51,3 тыс. руб. |
| 9. Отчисления с заработной платы                                 | 978,0                      | 1 069,7         | 9,4               | 3 888,0                                     | 3 921,1         | 0,9               | В связи с ростом фонда оплаты труда.   |
| 10. Амортизация  | 490,0                      | 598,6           | 22,2              | 1 998,0                                     | 2 237,4         | 12,0              | В связи с приобретением автобусов.   |
| 11. Ремонт оборудования  | 0,0                        | 0,0             |                   | 0,0   | 0,0             |                   |  |
| 12. Ремонт зданий, сооружений и инвентаря                        | 0,0                        | 0,0             |                   | 30,0  | 26,4            | -12,0             | Ремонт зданий произведен хоз. способом   |
| 13. Налоги с выручки, относимые на текущие затраты, в том числе: | 88,6                       | 94,1            | 6,2               | 353,5                                       | 359,0           | 1,6               |  |
| 13.1. транспортный налог   | 53,0                       | 59,4            | 12,1              | 212,0                                       | 218,4           | 3,0               | Отклонение фактических показателей за 3 квартал от плановых связано с проведением корректировки плана в августе 2015г.   |
| 13.2. плата за загрязнение окр. среды                            | 8,0                        | 7,0             | -12,5             | 31,0  | 29,9            | -3,5              | В связи с уменьшением выбросов   |
| 13.3. арендная плата за землю                                    | 27,3                       | 27,4            | 0,4               | 109,3                                       | 109,5           | 0,2               |  |
| 13.4. водный налог   | 0,3                        | 0,3             | 0,0               | 1,2   | 1,2             | 0,0               |  |
| 14. Прочие налоги, относимые на текущие затраты, в том числе:    | 0,0                        | 0,0             |                   | 0,0   | 0,0             |                   |  |
| 15. Прочие затраты (дать расшифровку по видам)                   | 641,4                      | 1 073,7         | 67,4              | 3 372,5                                     | 3 974,4         | 17,8              | За счет увеличения расходов на медосмотр работников, обучение персонала, ремонт автомобилей. Откл. факт. показат. за 3 квартал от план. связано с проведением корр-ки плана в августе 2015г. |
| <b>16. Полная себестоимость реализованной продукции</b>          | <b>9 949,0</b>             | <b>12 529,0</b> | <b>25,9</b>       | <b>40 968,0</b>                             | <b>43 185,0</b> | <b>5,4</b>        | За счет снижения расходов на ГСМ, шины, оплату труда. Отклонение фактических показателей за 3 квартал от плановых связано с проведением корректировки плана в августе 2015г.                 |
| в том числе:   |                            |                 |                   |   |                 |                   |  |
| 16.1. Прямые (переменные) затраты                                | 7 561,0                    | 9 516,0         | 25,9              | 31 136,0                                    | 32 821,0        | 5,4               | Уменьшение затрат на ГСМ, шины. Отклонение фактических показателей за 3 квартал от плановых связано с проведением корректировки плана в августе 2015г.                                       |
| 16.2 Постоянные (общие) затраты, всего                           | 2 388,0                    | 3 013,0         | 26,2              | 9 832,0                                     | 10 364,0        | 5,4               | Уменьшение расходов на информ. и консультац.услуги, аудиторские услуги. Откл. фактических показателей за 3 квартал от плановых связано с проведением корр-ки плана в августе 2015г.          |
| из них:  |                            |                 |                   |   |                 |                   |  |
| общепроизводственные расходы                                     | 1432                       | 1757            | 22,7              | 5 897,0                                     | 6 218,0         | 5,4               | Отклонение фактических показателей за 3 квартал от плановых связано с проведением корректировки плана в августе 2015г.   |
| общехозяйственные расходы  | 705,4                      | 952,0           | 35,0              | 2 888,0                                     | 2 996,0         | 3,7               | Уменьшение расходов на содержание зданий, занимаемых административно-хозяйственным персоналом  |
| коммерческие расходы   | 250,6                      | 304,0           | 21,3              | 1 047,0                                     | 1 150,0         | 9,8               | Увеличение выручки по агентским договорам. Отклонение фактических показателей за 3 квартал от плановых связано с проведением корректировки плана в августе 2015г.                            |



## ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

### Основные показатели деятельности ГП КК «Балахтинское АТП» в 2015 году

| №<br>п/п   | Показатели   | ГПКК<br>«Балахтинское АТП» |
|------------|--|----------------------------|
| <b>1.</b>  | <b>Объем выполненных работ (оказанных услуг), тыс.руб.</b>   | <b>24802,0</b>             |
|            | перевозка пассажиров городских маршрутах   | 3532,5                     |
|            | перевозка пассажиров пригородных маршрутах   | 3232,9                     |
|            | перевозка пассажиров междугородных маршрутах   | 10848,0                    |
|            | грузовые перевозки   | 2759,4                     |
|            | заказные перевозки   | 484,0                      |
|            | выручка от перевозки по ЕСПБ и СК  | 2196,2                     |
|            | прочая деятельность  | 1749,0                     |
| <b>2.</b>  | <b>Себестоимость выполненных работ (оказанных услуг), тыс.руб.</b>   | <b>42035,0</b>             |
| 3.         | Полная себестоимость выполненных работ (оказанных услуг), тыс.руб.   | 43185,0                    |
| <b>4.</b>  | <b>Валовая прибыль (убыток)</b>  | <b>-17233,0</b>            |
| 5.         | Прибыль (убыток) от продаж   | -18383,0                   |
| 6.         | Прочие доходы  | <b>19530,0</b>             |
| 7.         | Прочие расходы   | <b>2132,2</b>              |
| 8.         | Прибыль до налогообложения   | <b>-985,2</b>              |
| <b>9.</b>  | <b>Чистая прибыль</b>  | <b>-1417,0</b>             |
| 10.        | Часть чистой прибыли, подлежащая перечислению в бюджет   | 0,0                        |
| <b>11.</b> | <b>Финансирование из бюджетов:</b>   | <b>19383,4</b>             |
|            | за счет средств федерального бюджета   | 0,0                        |
|            | за счет средств краевого бюджета (субсидия на компенсацию расходов транспортных организаций, осуществляющих пригородные и междугородные перевозки) | 1318,3                     |
|            | за счет средств краевого бюджета (возмещение от перевозок по ЕСПБ и СК)  | 2196,2                     |
|            | за счет средств местного бюджета (ФФП)   | 15868,9                    |
|            | за счет иных средств местного бюджета  | 0,0                        |
| 12.        | Общая стоимость активов предприятия, тыс.руб.  | 20074,0                    |
| 13.        | Чистые активы предприятия, тыс.руб.  | 15893,0                    |
| 14.        | Балансовая стоимость ОПФ, тыс.руб.   | 14212,0                    |
| <b>15.</b> | <b>Кредиторская задолженность всего, тыс.руб.</b>  | <b>2505,0</b>              |
|            | Доля в итоге баланса,%   | 12,5                       |
|            | Кредиторская и депонентская задолженности, по которым истек срок исковой давности (тыс. руб.)  | 0,0                        |
| <b>16.</b> | <b>Дебиторская задолженность всего, тыс.руб.</b>   | <b>3003,0</b>              |
|            | Доля в итоге баланса,%   | 15,0                       |

**ПРИЛОЖЕНИЕ И**  
**Финансовые показатели деятельности ГП КК «Балахтинское АТП»**  
**в динамике 2012-2015гг.**

| <b>Показатель</b>  | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Доходы от перевозки пассажиров, всего, тыс. руб.,                      | 15102,0     | 19335,0     | 18422,4     | 19809,6     |
| - в % от общих доходов за работы и услуги<br>в том числе:              | 72,5        | 74,6        | 76,7        | 79,8        |
| Город  | 2002,0      | 3 084,60    | 4608,3      | 5 000,5     |
| в % от доходов от перевозки  | 13,3        | 16,0        | 25,0        | 25,2        |
| Пригород   | 2308,0      | 4 345,40    | 3 883,8     | 3 961,1     |
| в % от доходов от перевозки  | 15,3        | 22,5        | 21,1        | 20,0        |
| Межгород   | 10792,0     | 11 905,00   | 9 930,3     | 10 848,0    |
| в % от доходов от перевозки  | 71,5        | 61,5        | 53,9        | 54,8        |
| Доходы, полученные от оказания дополнительных платных услуг, тыс. руб. | 5715,0      | 6579,0      | 5585,6      | 4992,4      |
| в % от общих доходов за работы и услуги                                | 27,5        | 25,4        | 23,3        | 20,2        |
| Итого доходы, за работы и услуги, тыс. руб.                            | 20817,0     | 25914,0     | 24008,0     | 24 802,0    |
| Расходы, тыс.руб.  | 35333,8     | 41 131,0    | 40 563,0    | 43185,0     |
| Прибыль/Убыток, тыс. руб.  | -14516,8    | -15217,0    | -16555,0    | -18383,0    |
| Дотации из бюджета всех уровней  | 15737,0     | 16026,5     | 16987,1     | 17187,2     |
| Финансовый результат   | 1220,2      | 809,5       | 432,1       | -1195,8     |
| Рентабельность, %  | 2,90        | 1,93        | 1,05        | -2,85       |

**ПРИЛОЖЕНИЕ К**  
**Показатели по видам деятельности ГП КК «Балахтинское АТП» в 2015 году**

| № п/п    | Наименование показателя  | Наименование перевозок |                 |                 |              |                | Прочие виды деятельности (указать какие именно) |                  |                              |   |                        |                          | Всего           |
|----------|--|------------------------|-----------------|-----------------|--------------|----------------|---|------------------|------------------------------|---|------------------------|--------------------------|-----------------|
|          |  | Городские              | Пригородные     | Междугородные   | Заказные     | Грузовые       | ТО и ремонт                                     | аренда помещений | предоставление места стоянки | возмещение расходов по содержанию помещений | предрейсовый медосмотр | агентское вознаграждение |                 |
| 1        | 1  | 2                      | 3               | 4               | 5            | 6              | 7   | 8                |                              |   |                        | 9                        | 10              |
| <b>1</b> | <b>Физические показатели</b>                                   |                        |                 |                 |              |                |   |                  |                              |   |                        |                          |                 |
| 1.1      | пробег с пассажирами   | 138,6                  | 266,5           | 393,3           | 8,2          |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>806,6</b>    |
| 1.2      | количество перевезенных пассажиров, тыс. пасс.                 | 305,9                  | 74,4            | 42,8            | 1,9          |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>425,0</b>    |
| 1.3      | количество перевезенных грузов, тыс. тонн                      |                        |                 |                 |              | 8,2            |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>8,2</b>      |
| 1.4      | (указать какие именно)   |                        |                 |                 |              |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>0,0</b>      |
| 1.5      | ... (дополнить в случае необходимости)                         |                        |                 |                 |              |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>0,0</b>      |
| <b>2</b> | <b>Доходы, всего</b>   | <b>10 620,2</b>        | <b>14 210,3</b> | <b>12 166,3</b> | <b>484,0</b> | <b>2 759,4</b> | <b>511,4</b>                                    | <b>196,5</b>     | <b>453,9</b>                 | <b>427,3</b>                                | <b>4,2</b>             | <b>155,7</b>             | <b>41 989,2</b> |
| 2.1      | в том числе от платных услуг                                   | 5 000,5                | 3 961,1         | 10 848,0        | 484,0        | 2 759,4        | 511,4   | 196,5            | 453,9                        | 427,3                                       | 4,2                    | 155,7                    | <b>24 802,0</b> |
| 2.2      | от перевозки по ЕСПБ   |                        |                 |                 |              |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>0,0</b>      |
| 2.3      | ФФП  | 5 619,7                | 10 249,2        |                 |              |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>15 868,9</b> |
| 2.4      | возмещение за низкий пассажиропоток из краевого бюджета        |                        |                 | 1 318,3         |              |                |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>1 318,3</b>  |
| <b>3</b> | <b>Себестоимость, всего</b>                                    | <b>11 300,4</b>        | <b>15 039,5</b> | <b>12 912,7</b> | <b>477,0</b> | <b>2 759,1</b> | <b>386,6</b>                                    | <b>40,9</b>      | <b>143,2</b>                 | <b>88,6</b>                                 | <b>3,9</b>             | <b>33,1</b>              | <b>43 185,0</b> |
| 3.1      | <i>в том числе прямые</i>                                      | <i>10 318,6</i>        | <i>14 221,0</i> | <i>10 793,8</i> | <i>409,5</i> | <i>2 284,2</i> | <i>274,0</i>                                    | <i>0,0</i>       | <i>0,0</i>                   | <i>0,0</i>                                  | <i>2,1</i>             | <i>0,0</i>               | <i>38 303,2</i> |
|          | затраты на оплату труда  | 5 191,6                | 6 256,2         | 3 079,5         | 89,4         | 616,2          | 78,1  |                  |                              |   | 1,8                    |                          | <b>15 312,8</b> |
|          | отчисления на социальные нужды                                 | 1 079,8                | 1 301,3         | 640,5           | 18,5         | 128,1          | 16,2  |                  |                              |   | 0,3                    |                          | <b>3 184,7</b>  |
|          | автомобильное топливо  | 1 384,7                | 2 961,1         | 3 534,8         | 78,1         | 881,7          |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>8 840,4</b>  |
|          | смазочные и другие эксплуатационные материалы                  | 38,1                   | 82,6            | 98,8            | 2,3          | 25,0           | 112,1   |                  |                              |   |                        |                          | <b>358,9</b>    |
|          | техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей | 2 237,8                | 2 871,6         | 2 231,6         | 185,6        | 499,8          |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>8 026,4</b>  |
|          | износ и ремонт автомобильных шин                               | 29,3                   | 63,7            | 97,6            | 7,2          | 48,3           |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>246,1</b>    |
|          | амортизация подвижного состава                                 | 274,8                  | 620,9           | 931,1           | 12,8         | 0,2            |   |                  |                              |   |                        |                          | <b>1 839,8</b>  |
|          | прочие затраты   | 82,5                   | 63,6            | 179,9           | 15,6         | 84,9           | 67,6  |                  |                              |   |                        |                          | <b>494,1</b>    |
| 3.2      | <i>в том числе косвенные</i>                                   | <i>981,8</i>           | <i>818,5</i>    | <i>2 118,9</i>  | <i>67,5</i>  | <i>474,9</i>   | <i>112,6</i>                                    | <i>40,9</i>      | <i>143,2</i>                 | <i>88,6</i>                                 | <i>1,8</i>             | <i>33,1</i>              | <i>4 881,8</i>  |
|          | затраты на содержание АУПа                                     | 877,3                  | 733,7           | 1 964,4         | 63,2         | 385,7          | 102,7   | 36,7             | 127,7                        | 77,1  | 0,5                    | 29,5                     | <b>4 398,5</b>  |
|          | в том числе ФОТ  | 713,2                  | 596,5           | 1 597,1         | 59,3         | 313,6          | 83,5  | 29,8             | 103,8                        | 62,7  | 0,4                    | 24,0                     | <b>3 583,9</b>  |
|          | прочие затраты   | 104,5                  | 84,8            | 154,5           | 4,3          | 89,2           | 9,9   | 4,2              | 15,5                         | 11,5  | 1,3                    | 3,6                      | <b>483,3</b>    |
| <b>4</b> | <b>Финансовый результат</b>                                    | <b>-680,2</b>          | <b>-829,2</b>   | <b>-746,4</b>   | <b>7,0</b>   | <b>0,3</b>     | <b>124,8</b>                                    | <b>155,6</b>     | <b>310,7</b>                 | <b>338,7</b>                                | <b>0,3</b>             | <b>122,6</b>             | <b>-1 195,8</b> |
| <b>5</b> | <b>Рентабельность, %</b>                                       | <b>-6,40</b>           | <b>-5,84</b>    | <b>-6,13</b>    | <b>1,45</b>  | <b>0,01</b>    | <b>24,40</b>                                    | <b>79,19</b>     | <b>68,45</b>                 | <b>79,27</b>                                | <b>7,14</b>            | <b>78,74</b>             | <b>-2,85</b>    |