

Информация о государственном регулировании тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным общественным транспортом и железнодорожным транспортом на территории Томской области

Автомобильный транспорт

На территории Томской области перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляются по муниципальным и межмуниципальным маршрутам. К муниципальным маршрутам относятся маршруты в пределах муниципальных районов, они могут быть муниципальные пригородные, муниципальные городские и муниципальные междугородные. Межмуниципальные маршруты – это маршруты, которые проходят по территории двух и более муниципальных районов Томской области и в зависимости от протяженности маршрута могут быть межмуниципальными пригородными (до 50 км) или межмуниципальными междугородными (протяженность более 50 км).

Межмуниципальная маршрутная сеть на территории Томской области включает 43 автобусных маршрута, которые обеспечивают транспортную связь населения административных центров 15-ти муниципальных районов (городских округов Томской области) и более 50-ти сельских населенных пунктов Томского района с областным центром.

По имеющейся в Департаменте тарифного регулирования Томской области информации, услуги по регулярным перевозкам пассажиров и багажа по межмуниципальным маршрутам пригородного и междугородного сообщения оказывают 12 перевозчиков на условиях договоров, заключаемых с Администрацией Томской области или уполномоченным органом - Департаментом транспорта, дорожной деятельности и связи Томской области. Основным перевозчиком выступает ОАО «Томскавтотранс», обслуживающим 75% маршрутов.

Муниципальная маршрутная сеть состоит из 153 маршрутов, в том числе:

- 48 муниципальных маршрутов в муниципальном образовании г. Томск, (в том числе 35 маршрутов автомобильного транспорта и 13 маршрутов электротранспорта);
- 105 муниципальных автобусных маршрута, которые обеспечивают транспортную связь населения внутри других муниципалитетов (кроме муниципального образования г. Томск).

Перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта) является услугой, на которую государственное регулирование тарифов на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют в обязательном порядке органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В отличие от перевозок в городском и пригородном сообщении, регулирование цен на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным маршрутам, включая такси, не обязательно, и может быть введено по решению субъекта Российской Федерации.

На территории Томской области введено государственное регулирование перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по **муниципальным маршрутам и межмуниципальным маршрутам** (Закон Томской области от

10.04.2001 № 21-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом на территории Томской области»).

В целях организации транспортного обслуживания населения в **муниципальных** районах и городских округах, органы местного самоуправления Томской области наделены отдельными государственными полномочиями по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного транспорта) по городским, пригородным и междугородным муниципальным маршрутам (Закон Томской области от 18.03.2003 № 36-ОЗ «О наделении органов местного самоуправления Томской области отдельными государственными полномочиями по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском, пригородном и междугородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта) по городским, пригородным и междугородным маршрутам).

В рамках переданных полномочий органы местного самоуправления разрабатывают и принимают в пределах своих полномочий нормативные правовые акты, необходимые для осуществления государственных полномочий по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа. Исполнительные органы государственной власти Томской области оказывают консультативную и методическую помощь по вопросам осуществления государственных полномочий, изучают, обобщают и распространяют опыт органов местного самоуправления, учитывают предложения органов местного самоуправления по вопросам реализации государственных полномочий.

Финансовое обеспечение государственных полномочий осуществляется путем предоставления бюджетам муниципальных районов и городских округов Томской области субвенций на осуществление государственных полномочий из областного бюджета. Субвенции перечисляются ежеквартально в соответствии со сводной бюджетной росписью Департамента тарифного регулирования Томской области.

Об использовании субвенций органы местного самоуправления отчитываются в порядке и сроки, установленные Департаментом тарифного регулирования Томской области. Органы местного самоуправления обязаны использовать выделенные средства по целевому назначению. Органы местного самоуправления имеют право дополнительно использовать собственные материальные ресурсы и финансовые средства для осуществления переданных им государственных полномочий.

Регулирование тарифов на перевозку пассажиров и багажа по **межмуниципальным маршрутам** автомобильным транспортом на территории Томской области осуществляется Администрацией Томской области, расчет тарифов производится Департаментом тарифного регулирования Томской области.

В период с 2006 по 2014 год расчет тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Томской области осуществлялся на основании методических рекомендаций, утвержденных распоряжениями Администрации Томской области от 03.02.2006 № 34-ра и №64-ра от 28.02.2007. Согласно данным Методикам тарифы формировались исходя из экономически обоснованных расходов на перевозку пассажиров и багажа в соответствии с производственными программами перевозчиков на расчетный период и прибыли, при этом в состав расходов включались: топливо и смазочные материалы, восстановление износа и ремонт шин, фонд оплаты труда, страховые взносы во внебюджетные фонды, амортизация, прочие расходы, общехозяйственные расходы.

Все финансово-экономические показатели перевозчика в расчетном периоде сравнивались с финансово-экономическими показателями перевозчика в базовом периоде.

Для экономического обоснования каждой статьи расходов базового периода, связанных с перевозкой пассажиров и багажа, регулируемые организации обязаны предоставить полный пакет документов:

1. Копии бухгалтерской (финансовой) отчетности, копии налоговых деклараций (налоговая отчетность);

2. Копии первичных бухгалтерских документов, а именно:

- товарные накладные на покупку ГСМ, запчастей, автошин, прочих материалов;
- акты выполненных работ по ремонту и техническому обслуживанию автобусов;
- бухгалтерские документы, подтверждающие расходы на оплату труда водителей и кондукторов;
- бухгалтерские документы, подтверждающие общехозяйственные расходы, а также прочие расходы организации.

3. Копии оборотно-сальдовых ведомостей по счетам бухгалтерского учета за предыдущий (отчетный) год.

При этом, экономическое обоснование расходов на перевозку пассажиров и багажа основывается на принципе обязательности ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности (раздельный учет доходов и расходов на перевозку пассажиров и багажа по регулируемым маршрутам и доходов и расходов на прочие виды деятельности), так как при установлении платы за проезд не допускается повторный учет одних и тех же расходов по различным видам деятельности.

Кроме того, производилась индексация действующих тарифов, если уровень инфляции (индекс потребительских цен), определенный в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на очередной календарный год, не превышал 12 процентов.

На основании вышеназванных методик расчета тарифов в 2014 году Департаментом тарифного регулирования Томской области были рассмотрены материалы по следующим организациям, предоставивших материалы на установление тарифа:

- ООО «Асиновское АТП» (по 5-ти междугородным маршрутам);
- ИП Мальцев В.А. (межмуниципальный маршрут пригородного сообщения №401);
- ООО «Росич» (межмуниципальный маршрут пригородного сообщения №442);
- ООО «Транссервис» (8 пригородных маршрутов) и ООО «АП Пригородные №3» (7 пригородных маршрутов), являющиеся дочерними организациями ОАО «Томскавтотранс».

Железнодорожный транспорт

Согласно действующему законодательству регулирование тарифов на перевозку пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении может быть введено по решению субъекта Российской Федерации.

На территории Томской области государственное регулирование тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении введено с 2011 года (Закон Томской области от 13.10.2010 № 226-ОЗ «О государственном регулировании деятельности субъектов естественных

монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории Томской области»).

Услуги по перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Томской области осуществляет ОАО «Кузбасс-пригород» по двум маршрутам: круглогодично по маршруту «Тайга – Томск-2», с мая по сентябрь включительно - по маршруту «Томск-2 – Асино».

Для формирования железнодорожных тарифов компания предоставляет расчеты и пакет документов в соответствии с Порядком, утвержденным приказом ФСТ России от 19.08.2011 № 506-Т. Тарифы устанавливаются на экономически обоснованном уровне (с полной себестоимостью) и тарифы для населения, которые ниже себестоимости поездки.

Так, например, в настоящее время:

- для взрослого населения на маршруте «Тайга – Томск-2» проезд от ст.Томск-2 до станции перехода Сураново составляет 94 рубля, что составляет 70% от себестоимости поездки (детский билет в размере 50% от «взрослого» - 47 рублей, что составляет 34% от себестоимости);

- для взрослого населения на маршруте «Томск-2 – Асино» проезд от ст.Томск-2 до ст.Асино составляет 181 рубль, детский билет – 90,5 рублей, при этом себестоимость поездки одного пассажира 676,8 рублей.

Разница между экономически обоснованными тарифами и тарифами для населения субсидируется перевозчику из областного бюджета. В 2014 году на эти цели из областного бюджета было выделено 11,6 млн. руб., в 2015 году – 12,1 млн. руб.

Проблемы государственного регулирования тарифов и пути их решения

Методология расчета тарифов на перевозку пассажиров автотранспортом

В настоящее время для пересмотра тарифа большинство перевозчиков пассажиров и багажа не имеют возможности предоставить в полном объеме документацию по расходам для экономической обоснованности затрат в соответствии с распоряжением Администрации Томской области от 03.02.2006 № 34-ра «Об утверждении методических рекомендаций по формированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным общественным транспортом на территории Томской области» в связи с отсутствием бухгалтерского учета в организации.

В целях унификации методологии расчета тарифов и исключения из состава пакета документов на установление тарифа копий бухгалтерских документов, подтверждающих понесенные расходы, Департамента тарифного регулирования Томской области принято решение о переходе на новую методику.

В настоящее время разработан и проходит процедуру согласования проект постановления Администрации Томской области «Об утверждении Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования по межмуниципальным маршрутам на территории Томской области, а также перечня документов, представляемых для их установления (изменения)». Согласно данному порядку расчет тарифов будет производиться в соответствии с Методическим рекомендациям по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа, утвержденные распоряжением Минтранса России от 18.04.2013 № НА-37-р (далее – Методика Минтранса).

Расчет тарифов по Методике Минтранса упрощает процедуру расчета стоимости перевозки пассажиров, так как осуществляется посредством планирования

затрат перевозчиков по установленным нормам с учетом региональных особенностей. Применение нормирования накладных, косвенных и прочих расходов по Методике Минтранса исключает включение одних и тех же расходов в тарифы муниципальных и межмуниципальных маршрутов, что позволяет определять экономически обоснованный уровень затрат по конкретным маршрутам. При этом не требуется проведение проверки фактических расходов организации и анализ всех первичных бухгалтерских документов.

Перевозка граждан по единым социальным проездным билетам

В настоящее время существует огромная проблема, связанная с отсутствием количественного учета пассажиров, в том числе учета поездок по единым социальным проездным билетам (далее – ЕСПБ).

Действующий механизм предоставления субсидий юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям в целях возмещения перевозчикам части затрат по перевозке граждан на основании ЕСПБ по городским и пригородным маршрутам основан на распределении субсидии пропорционально транспортной работе перевозчиков, в зависимости от фактически пройденных километров на каждом маршруте с учетом общей вместимости подвижного состава и коэффициента зонирования (постановление Администрации Томской области от 06.02.2012 №33а).

В связи с отсутствием прямой связи между общей транспортной работой перевозчиков и количеством поездок льготников, возникает проблема неполного возмещения расходов перевозчикам за перевозку отдельных льготных категорий граждан, пользующихся ЕСПБ, осуществляемого Департаментом социальной защиты населения Томской области (через «Центры социальной поддержки населения»).

Решением данной проблемы является организация количественного учета поездок льготников в разрезе групп маршрутов. Опыт регионов России показывает организацию разных способов учета, например:

Билетно-бумажный учет поездок по ЕСПБ

Реализация единых социальных проездных билетов на территории области осуществляется с отрывными социальными талонами на разовую поездку гражданам, имеющим право на приобретение ЕСПБ. Количество отрывных билетов при этом лимитировано.

Каждый из отрывных талонов действителен на одну поездку при проезде по пригородным и городским маршрутам регулярного сообщения на пассажирском электрическом (трамвай, троллейбус) и автомобильном транспорте перевозчиков, заключивших договоры на перевозку пассажиров по единому социальному проездному билету.

Субсидирование перевозчикам затрат по перевозке граждан на основании ЕСПБ по городским и пригородным маршрутам осуществляется по фактически предъявленным билетам за отчетный период (например, за предыдущий месяц) и действующим тарифам на проезд.

Данный механизм субсидирования затрат перевозчиков применяется в ряде регионов России, так например в Новосибирской области такой механизм применяется с 2011 года, при том, что с 2005 по 2010 год Новосибирская область выдавала льготникам единый билет (без отрывных талонов) и распределяла субсидию согласно отчетов предприятий (Постановление главы администрации (губернатора) Новосибирской области от 31.01.2005 № 32 «О едином социальном проездном билете»).

Кроме того, аналогичный опыт есть в г.Томске. В целях реализации мер социальной поддержки отдельным категориям граждан организован бесплатный проезд на пригородном железнодорожном транспорте и водном транспорте городского сообщения, при этом бесплатный проезд осуществляется по разовым проездным документам установленного образца на одну поездку туда или обратно. Субсидирование затрат перевозчиков осуществляется адресно и в соответствии с фактическим количеством поездок льготников за отчетный месяц.

Электронный учет поездок по ЕСПБ

Организация оснащения транспортных средств перевозчиков считывающими устройствами (валидаторами) для учета пассажиропотока. Это позволит перевозчикам вести количественный учет всех перевозимых пассажиров, а также определить количество льготников на каждом маршруте и возмещать расходы в полном объеме.

Реализовать электронный учет пассажиров возможно при помощи внедрения УЭК или специальных «электронных социальных карт».

Сфера железнодорожных перевозок в пригородном сообщении

В настоящее время имеется ряд проблем в сфере организации перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении при размещении регионального заказа, связанные с необходимостью в увеличения ассигнований областного бюджета на субсидирование затрат перевозчику ОАО «Кузбасс-пригород».

1. Постановлением Правительства Российской Федерации от 05 января 2015 г. № 8 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2011 г. № 844» с 01.01.2015 изменен льготный исключительный тариф в виде коэффициента к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее - льготный исключительный тариф) с величины 0,01 до 0,25.

Поскольку увеличение льготного исключительного тарифа влияет на увеличение расходов ОАО «Кузбасс-пригород», субсидируемых из областного бюджета, это приведет к увеличению размера субсидий, необходимых для компенсации потерь в доходах ОАО «Кузбасс-пригород». Прогнозируемое увеличение выплат из областного бюджета в связи с увеличением льготного исключительного тарифа, по оценкам специалистов Департамента тарифного регулирования Томской области, составит 8,5 млн. рублей.

2. По решению ОАО «РЖД» в 2015 году произошло увеличение тарифных расходов, связанных с арендой, эксплуатацией и ремонтом транспорта, предъявляемых в адрес ОАО «Кузбасс-пригород», субсидируемых из областного бюджета. По предварительным расчетам увеличение расходов, связанных с арендой, эксплуатацией и ремонтом транспорта приведет к увеличению субсидий из областного бюджета на 1,5 млн. рублей.

3. В связи с увеличением тарифа на инфраструктуру Администрация Кемеровской области сократила с 01.02.2015 года на своем участке пригородный железнодорожный маршрут «Тайга-Томск-2» с 3-х пар до 2- пар поездов в сутки. При этом затраты, связанные с содержанием вечернего электропоезда (от которого отказалась Администрация Кемеровской области), повлекут увеличение расходов

бюджета Томской области по предварительным оценкам на 4 млн. руб. (регулирование железнодорожных тарифов осуществляется Департаментом тарифного регулирования Томской области только на территории Томской области – до населенного пункта Сураново).

4. Кроме того, при расчете железнодорожного тарифа в соответствие с законодательством, Департаментом тарифного регулирования Томской области будут учтены инфляционные процессы с применением индекса потребительских цен на 2015 год к расходам регулируемой организации предыдущего года. По предварительным расчетам учет инфляции в стоимости железнодорожных тарифов на 2015 год приведет к увеличению расходов на сумму 1 млн. рублей.

Таким образом, общая сумма выплат из областного бюджета, по предварительным оценкам, в связи с вышеназванными факторами увеличится с 12,1 млн. рублей до 27,1 млн. рублей (на 15 млн. рублей).

В целях недопущения резкого увеличения незапланированных выплат из бюджета предлагается осуществить следующие мероприятия:

1. Повысить железнодорожный тариф для населения на 5,5%, что позволит сократить расходы из областного бюджета, по предварительным расчетам, на сумму 1 млн. рублей (справочно: тариф для населения не повышали более 2-х лет).

2. Сократить составность всех поездов на направлении «Тайга-Томск-2» в зимнее время до 4 вагонов при этом сохранить 3 пары поездов. По предварительным расчетам это позволит сократить расходы в сумме 2 млн. рублей.

3. Рассмотреть возможность совместно с Администрацией Кемеровской области выработать в отношении маршрута «Томск-Тайга-Томск» единую политику путем заключения между областями соглашения, закрепляющего в том числе параметры межрегионального маршрута и объем заказа, ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из соглашения, в том числе, в части возмещения положенной перевозчику компенсации.

С учетом изложенного, размер необходимого субсидирования расходов ОАО «Кузбасс-пригород» на 2015 год по оценкам Департамента тарифного регулирования Томской области составит сумму 24,1 млн. рублей (в бюджете Томской области в настоящее время предусмотрены средства в размере 12,1 млн. рублей). Таким образом, дополнительная потребность средств областного бюджета для сохранения пригородного железнодорожного сообщения на 2015 год составляет 12 млн. рублей.