

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
(НИЭИ)**

**МЕТОДОЛОГИЯ РАСЧЕТА НОРМАТИВОВ ОПЛАТЫ УСЛУГ,
ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ АВТОВОКЗАЛАМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМ
ПАССАЖИРОВ**

КИШИНЕВ, 2019

656.1.03
М 61

Рассмотрено и одобрено Ученым советом
Национального Института Экономических Исследований,
протокол № 2 от 21.06.2019.

Рецензенты: Акулай Елена, доктор хабилитат экономических наук,
Национальный Институт Экономических Исследований

Унгур Кристина, доктор экономических наук, Национальный
Институт Экономических Исследований

DESCRIEREA CIP A CAMEREI NAȚIONALE A CĂRȚII

Методология расчета нормативов оплаты услуг, предоставляемых автовокзалами перевозчикам пассажиров /col. de aut.: Tudor Bajura, Alexandru Stratan, Anatolie Ignat [et al.] ; Min. Econ. și Infrastructurii, Inst. Naț. de Cercet. Econ. (INCE). – Chișinău : INCE, 2019. – 33 p.

Referințe bibliogr.: p. 27 (9 tit.). – 100 ex.

ISBN 978-9975-3305-3-4.

656.1.03

М 61

ISBN 978-9975-3305-3-4.

© Национальный Институт Экономических Исследований, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Авторский коллектив	5
Аббревиатуры	5
Глоссарий основных понятий	5
I. Методологические основы расчета нормативов оплаты услуг автовокзалов	6
1.1. Общие положения	7
1.2. Информационное обеспечение	10
1.3. Структура и основные методы расчета операционных затрат автовокзалов (автостанций)	10
1.4. Специфические особенности предоставляемых услуг, классификация источников происхождения услуг автовокзалов и перечень непосредственных пользователей.	12
II. Методические особенности расчета себестоимости основных видов услуг, предоставляемых автовокзалами перевозчикам пассажиров	13
2.1. Условно-переменные затраты:	13
2.1.1. Оплата труда работников предприятия	13
2.1.2. Затраты на материалы и приобретаемые услуги	15
2.1.3. Затраты на ремонт и обслуживание зданий и сооружений	15
2.1.4. Затраты на оплату коммунальных и прочих видов услуг, получаемых автовокзалами от соответствующих поставщиков	16
2.1.5. Прочие виды условно-переменных затрат	16
2.2. Прямые постоянные затраты:	17
2.2.1. Амортизация основных фондов.	17
2.2.2. Налоги и платежи	17
2.3. Косвенные затраты	19
2.4. Учет прямых выгод государства от заключения договоров государственно-частного партнерства	20
III. Расчет нормативов оплаты услуг автовокзалов	20
3.1. Ожидаемый уровень доходности	21
3.2. Распределение затрат по источникам происхождения услуг, количеству рейсов и категориям транспортных средств.	21
3.3. Распределение затрат автовокзалов по видам пользователей	26
3.4. Корректировка нормативов оплаты услуг автовокзалов с учетом количества посадочных мест в задействованном парке автотранспортных средств	27
Заключение	29
Библиография	31
Приложения	32

Введение

Разработка методологии расчета нормативов оплаты услуг автовокзалов, предоставляемых перевозчикам пассажиров (юридическим и физическим лицам), осуществляется на основе Постановления Правительства Республики Молдова (№88 от 12 сентября 2018 г.), предусматривающего улучшение услуг по обслуживанию пассажиров посредством модернизации имеющейся транспортной сети и повышения эффективности деятельности автовокзалов и автостанций за счет внедрения современной системы менеджмента, дисциплинирования автоперевозчиков путем введения и соблюдения четких правил поведения на территории автовокзалов и сокращения незаконных пассажироперевозок.

Необходимость перехода к двухступенчатой (перевозчик – автовокзал, либо точнее: автовокзал – перевозчик) системе пассажироперевозок в Республике Молдова, как и в других странах, обусловлена противоречивыми, но весьма актуальными требованиями рыночного механизма хозяйствования в области транспортных услуг, а именно:

- с одной стороны, необходимостью обеспечения условий конкурентности, равного доступа автотранспортных операторов к рынку транспортных работ, полной транспарентности распределения маршрутов и рейсов, своевременного и в полном объеме поступления налогов от оказания транспортных услуг и т.п.
- с другой стороны, также необходимо сохранить целостность и единство системы транспортировки, в первую очередь, пассажиров, объединить и гармонично ассоциировать теперь уже десятки и даже сотни пассажироперевозчиков в единый, слаженно работающий механизм, способный предоставить сравнительно высокооплачиваемые рабочие места рентабельно функционирующим предприятиям, а также надежные, а в последнее время и комфортабельные условия работы и/или услуги десяткам миллионов пассажиров.

Расчет стоимости услуг базируется на затратном методе, предполагающем объективную оценку их себестоимости для данного вида экономической деятельности в среднем за прошедшие 2-3 года. Данная методология предполагает расчет стоимости тех или иных услуг применительно к каждой единице транспортных средств различных категорий.

В Республике Молдова разработка нормативов на оплату услуг автостанций и автовокзалов осуществляется впервые. Замечания и предложения по улучшению настоящей методологической разработки просим направлять по адресу:

Национальный Институт Экономических Исследований,
MD-2064, Кишинев, ул. Ион Крянгэ, 45;

e-mail: iefs@iefs.md;

fax/tel: 022-74-37-94

Авторский коллектив:

Бажура Фёдор – доктор хабилитат экономических наук, профессор, НИЭИ (руководитель)

Стратан Александр – директор НИЭИ, член кор. АНМ, доктор хабилитат экономических наук, профессор

Игнат Анатолий - доктор экономических наук, НИЭИ

Тимуш Андрей – докторанд, НИЭИ

Гандакова Светлана – научный сотрудник, НИЭИ

Турецки Татьяна – глав. бухгалтер, НИЭИ

Аббревиатуры

ГП – Государственное Предприятие

МФРМ – Министерство Финансов Республики Молдова

МЭИ – Министерство Экономики и Инфраструктуры

НААТ - Национальное Агентство Автомобильного Транспорта

НБСРМ – Национальное Бюро Статистики Республики Молдова

НДС – Налог на Добавленную Стоимость

НИЭИ – Национальный Институт Экономических Исследований

ООО – Общество с Ограниченной Ответственностью

РМ – Республика Молдова

Глоссарий основных понятий

Автовокзал – специальным образом обустроенная и оборудованная территория, предназначенная для организованной посадки (высадки) пассажиров, загрузки (выгрузки) багажа, а также предоставления других необходимых услуг, как самим пассажирам, так и непосредственно занятым их перевозкой транспортным средствам.

Услуги автовокзалов - перечень общих и специфических видов деятельности, направленных на обеспечение надлежащих (комфортных и безопасных) условий перевозчикам, а также пассажирам и провожающим (встречающим) их лицам в залах ожидания, на перронах и в целом на территории вокзалов в течение официально установленного времени функционирования.

Перевозчик (транспортный агент, автотранспортный оператор) – предприятие любой организационно-правовой формы или физическое лицо, обладающее лицензией на право

осуществления автотранспортной деятельности по перевозке пассажиров на платной основе посредством использования собственных либо арендованных транспортных средств.

Маршрут – строго обозначенный путь следования автотранспортного средства между указанными в нем пунктами назначения и обязательными к исполнению промежуточными остановками.

Рейс – следование автотранспортного средства по установленному маршруту в четко определенные и указанные в путевом листе время отправления и прибытия к пункту назначения.

Путевой лист – документ строгой отчетности, предназначенный для обеспечения надлежащего первичного учета движения пассажиров (грузов), обладающий защитными знаками и четко обозначенными серией и номером документа.

Расписание движения автотранспортных средств – надлежащим образом оформленная таблица либо график, отражающий сведения о временных интервалах передвижения автотранспортных средств, пути их передвижения и месте нахождения в определенный период времени.

Ведомость – документ, выданный автовокзалом (автостанцией), с указанными в нем количеством и стоимостью проданных билетов, пунктом отправления и пунктом назначения автотранспортного средства, осуществляющего перевозку пассажиров.

Разрешение (лицензия) на обслуживание пассажиров по маршруту – документ, выдаваемый отраслевым органом центрального публичного управления на конкретные транспортные средства, дающий право транспортному агенту осуществлять перевозку пассажиров между указанными в данном маршруте конечными (а также промежуточными) пунктами.

Багаж – вещи пассажиров, перевозимые отдельно в багажном отсеке и оплачиваемые дополнительно с выдачей документа строгой отчетности – багажной квитанции, подтверждающей факт приема багажа для его перевозки тем же рейсом, которым следует владелец багажа.

I. Методологические основы расчета нормативов оплаты услуг автовокзалов

В качестве методологической основы разработки нормативов на оплату услуг автовокзалов (автостанций) были использованы Национальные Стандарты бухгалтерского учета, Налоговый Кодекс Республики Молдова, регламентирующие акты, методические указания и/или инструкции Министерства Финансов Республики Молдова и другие официальные акты и документы.

1.1. Общие положения.

Автотранспортные перевозки пассажиров в Республике Молдова традиционно занимают ведущие позиции по сравнению с другими видами транспорта. Согласно данным Национального Бюро Статистики Республики Молдова удельный вес автобусных перевозок пассажиров в настоящее время составляет 39,8% (свыше 100,3 млн. человек в год). Удельный вес автобусного пассажирооборота превышает 50,3%, достигая в среднем 3123,2 млн. пассажиро-км в год. Ежегодно каждый гражданин Республики Молдова пользуется услугами автобусов (микроавтобусов) для пригородного, междугороднего и/или интернационального (международного) сообщения в среднем 28,3 раза, что значительно превышает аналогичный показатель по другим видам наземного, водного или воздушного транспорта.

С целью удовлетворения постоянно возрастающего спроса местного населения на автотранспортные пассажирские перевозки за последние годы резко возросло количество автобусов и микроавтобусов, численность которых в настоящее время составляет 20994 единиц.

В то же время, функционируя в условиях открытой рыночной экономики, автотранспортные пассажирские перевозки подвержены жесткой конкуренции, в первую очередь, со стороны воздушного и легкового таксомоторного парка. Как следствие, начиная с 2012 г. имеет место постоянное сокращение количества перевезенных автобусами (микроавтобусами) пассажиров. Среднегодовой уровень данного снижения составляет 2,5% в год или почти 3,0 млн. пассажиров ежегодно (со 118090,6 тыс. в 2012 г. до 100325,7 тыс. пассажиров в 2017 г.)

Следует отметить, что за тот же период (2012-2017 г.г.) количество пассажиров, перевезенных таксомоторным парком, увеличилось в 1,74 раза, а воздушным транспортом – в 2,44 раза.

Как показывают проведенные исследования, одной из основных причин конкурентного проигрыша является недостаточно высокий уровень организационного обеспечения, отсутствие надлежащего комфорта в сфере автотранспортных услуг, зачастую – их неприспособленность к современным запросам и требованиям потенциальных клиентов.

С целью недопущения дальнейших неизбежных потерь система автобусных перевозок пассажиров должна быть существенно улучшена, адаптирована к европейским стандартам качества, надежности и комфорта. Одним из первых шагов в данном направлении является Постановление Правительства Республики Молдова «Об утверждении целей и условий

частно-государственного партнерства для повышения эффективности деятельности филиалов госпредприятия „Gările și Stațiile Auto” [1].

Как следует из данного документа на базе объединения потенциальных возможностей государства и частной инициативы предпринимателей предполагается обеспечить укрепление конкурентоспособности отрасли, усилить и дисциплинировать деятельность транспортных агентов (перевозчиков), навести порядок на территории автовокзалов, в результате чего должен быть обеспечен неограниченный доступ клиентов к качественным и безопасным услугам транспортной сети на основе современных международных норм и стандартов.

Разработку методологии нормативов оплаты услуг автовокзалов предполагается осуществить на базе следующих основополагающих принципов:

1.1.1. В процессе предоставления услуг операционные затраты автовокзалов (автостанций) трансформируются в себестоимость данных услуг. Принимая во внимание тот факт, что в каждом отдельном случае процесс предоставления услуг носит строго индивидуальный (неповторимый) характер, в форме себестоимости вышеуказанные услуги могут быть определены как индивидуальные либо как социально необходимые затраты. Следует отметить, что в зависимости от конкретных обстоятельств индивидуальные затраты на предоставление одних и тех же услуг могут быть больше или меньше средневзвешенных, социально необходимых затрат.

Указанные различия могут быть обусловлены как объективными, так и субъективными факторами, включая:

- место расположения источника услуг;
- плотность населения в расчете на единицу территории данной местности;
- состояние дорожной сети;
- состояние автотранспортного парка;
- профессиональный опыт и теоретические знания руководителей предприятий и их специалистов;
- общий уровень квалификации работников, состояние системы подготовки и переподготовки кадров и др.

Настоящая методология предполагает расчет социально необходимых нормативов оплаты услуг автовокзалов, адаптированных к отдельным, наиболее общим специфическим особенностям видов транспортных работ, их территориальным особенностям, а также особенностям имеющегося парка автотранспортных средств.

Периодический пересмотр нормативов. Учитывая высокий уровень динамики стоимостных показателей (оплаты труда, стоимости материалов, в т.ч. – топлива, стоимости услуг по ремонту, реставрации и т.д.) настоящая методология предусматривает:

- а) ежегодное обновление (корректировку) затрат на последующие годы действия Методики. Стоимость материальных затрат и эксплуатации основных средств обновляется с учетом ИПЦ (индекса потребительских цен в Республике Молдова, публикуемого ежегодно Национальным Бюро Статистики Республики Молдова), зарегистрированного в период переоценки предыдущего года и действующего до конца текущего года;
- б) изменение на национальном уровне минимальной гарантированной заработной платы в реальном секторе (Постановление Правительства № 165 от 09.03.2010 г.);
- в) ежегодный пересмотр дополнительных выплат, предусмотренных законодательством (взносы в бюджет государственного социального страхования и на обязательное медицинское страхование);
- г) регулярное изменение тарифов на пассажирские перевозки;
- д) изменение компонентов стоимости, влияющих на формирование величины услуг (нормативов);
- е) в случае переоценки амортизируемых материальных и нематериальных активов данная Методология предусматривает, что максимальное увеличение амортизации должно учитываться в процессе расчета нормативов и не будет превышать совокупную стоимость индекса цен, зафиксированную в ходе переоценки предыдущего года и публикуемую ежегодно Национальным бюро статистики Республики Молдова;
- ж) корректировку затрат на выплату дивидендов (оплату в пользу государственного партнера) в соответствии с положениями Государственно-частного контракта № 3/09 от 17.12.2018.

1.1.2 Содержание и структура статей затрат предопределяется действующими официальными документами, включая стандарты бухгалтерского учета, принимая во внимание и реальную ситуацию на местах. В связи с этим, нормативы оплаты услуг автовокзалов будут включать все виды фактически существующих затрат, подтвержденных наличием соответствующих бухгалтерских документов. Расчет себестоимости потребленных материалов будет осуществляться на основе рыночных цен.

1.1.3. При расчете нормативов оплаты услуг автовокзалов (taxa de peron) наличие неэкономических факторов ценообразования (воровство, хищения, сокрытие доходов и т.п.) не будет приниматься во внимание.

1.1.4. Нормативы оплаты услуг автовокзалов будут рассчитаны на один календарный год, хотя в процессе их разработки будут учтены месячные затраты, сезонные колебания затрат, затраты на один маршрут, один рейс и т.д.

1.1.5 Налоги, а также другие обязательные к исполнению виды отчислений (в социальный фонд, медицинское страхование, арендные платежи и др.) учитываются согласно действующему законодательству.

1.2. Информационное обеспечение

Информационное обеспечение настоящего исследования базируется на использовании:

- законодательных актов, постановлений Правительства Республики Молдова, приказов и инструктивных указаний центральных отраслевых и территориальных (местных) органов власти;
- нормативов оплаты услуг автовокзалов и автостанций, разработанных и практически используемых как в Республике Молдова, так и в других европейских государствах;
- нормативов затрат (нормативов оплаты услуг), полученных в результате других научных и прикладных исследований в транспортной отрасли и опубликованных в соответствующих периодических изданиях, монографиях, учебниках и т.д.

1.3. Структура и основные методы расчета операционных затрат автовокзалов (автостанций)

1.3.1. Определение затрат на предоставление услуг автовокзалов (автостанций) основано на общих правилах группировки отдельных статей расходов, важнейшими из которых являются: оплата труда (включая отчисления на социальное и медицинское страхование), амортизационные отчисления, расходы на приобретение материалов и оборудования, расходы на оплату коммунальных услуг, расходы на отопление и др.

Более детально предполагаемые виды расходов изложены в табл. 1.

Наименование прямых и косвенных затрат, включенных в состав расходов автовокзалов

Наименование видов (статей) затрат	Источники формирования затрат на услуги	
	Автовокзалы	Автостанции
1. Условно-переменные затраты		
1.1. Оплата труда	+	+
1.2. Стоимость материалов и оборудования	+	-
1.3. Ремонт и обслуживание зданий и сооружений	+	+
1.4. Оплата коммунальных услуг, расходов на отопление и др.	+	+
1.5. Другие виды условно-переменных затрат	+	-
2. Постоянные затраты		
2.1. Амортизация иммобилизованных активов	+	+
2.2. Налоги и платежи	+	-
2.3. Арендная плата, плата процентов за полученные кредиты и др.	+	-
2.4. Прочие постоянные затраты	+	+
3. Косвенные затраты	+	+

Примечание: отметка (+) означает наличие затрат, отметка (-) – означает их отсутствие.

1.3.2. В качестве основного методического подхода к расчету нормативов затрат используется метод предположения, сущность которого сводится к определению величины нормативных затрат исходя из действующих на предприятии технологий, их технического оснащения, используемых программных продуктов и т.д., имея ввиду, что отклонения от базовых величин оцениваются как несущественные. Таким образом, все имеющиеся затраты будут базироваться на практически используемых технологиях осуществления работ по предоставлению услуг.

1.3.3. Дополнительно к этому при расчете отдельных видов затрат будет использоваться экспертный метод, а также метод специальных (дополнительных) исследований, в том числе, с привлечением соответствующих специалистов.

1.3.4. Расчет себестоимости услуг автовокзалов будет осуществляться отдельно для каждого структурного подразделения с предварительной их дифференциацией на базе учета количества обслуживаемых маршрутов, количества и длины рейсов, ежемесячно выполняемых в составе данных маршрутов, а также видов транспортных средств, задействованных в рамках каждого из оцениваемых маршрутов (рейсов).

1.4. Специфические особенности предоставляемых услуг, классификация источников происхождения услуг автовокзалов и перечень непосредственных пользователей.

1.4.1. Список предоставляемых услуг автовокзалов (автостанций) включает в себя перечень централизованных видов работ, обеспечивающих своеобразную платформу для прямого контакта пассажиров автотранспортной системы и непосредственных исполнителей работ по их транспортировке, т.е. – перевозчиков или автотранспортных операторов (Приложение 1).

1.4.2. В силу своих специфических особенностей источниками происхождения услуг автовокзалов (автостанций) могут быть исключительно сами автовокзалы и/или автостанции. Как исключение допускается дублирование некоторых видов услуг путем передачи соответствующих полномочий непосредственно водителям автотранспортных средств (например – продажа билетов по пути следования), в том числе на промежуточных (обязательных к исполнению) остановках, указанных в соответствующих маршрутах (рейсах).

1.4.3. С целью объективного нормирования платежей за услуги автовокзалов (автостанций) в зависимости от размеров ежегодного финансового оборота (выручки) все они подразделяются на 3 категории. Одновременно следует обозначить в качестве нормобразующего фактора подразделение всех видов пассажироперевозок на 3 группы – пригородные, междугородные и международные (интернациональные).

1.4.4. Принимая во внимание все многообразие (количественное и качественное) предоставляемых автовокзалами услуг следует выделить, в первую очередь, наличие существенных различий, как между потребителями данных услуг, так и между услугами, как таковыми.

Согласно действующим законодательным нормам, а также с целью исключения двойной оплаты за одни и те же услуги, все они подразделяются на две относительно обособленные группы.

- услуги, предоставляемые на платной основе;
- услуги, предоставляемые на бесплатной основе.

1.4.5. Пользователями услуг автовокзалов в каждом отдельном случае являются: пассажиры, транспортные операторы или, во многих случаях, и те, и другие одновременно либо каждый в свою очередь.

Несмотря на наличие нескольких групп пользователей, все платежи по оказанию транспортных услуг, включая оплату налогов и пошлин, в конечном итоге, оплачиваются за счет пассажиров.

Следовательно, непосредственными пользователями услуг автовокзалов являются: транспортные операторы; пассажиры; государство, в лице местных и центральных органов власти (в части поступления налогов и платежей).

II. Методические особенности расчета себестоимости основных видов услуг, предоставляемых автовокзалами перевозчикам пассажиров

Исходя из основного предназначения данной методологической разработки, а именно - расчет на ее основе нормативов на оплату услуг, предоставляемых автовокзалами, следует подчеркнуть, что фактической базой для вышеуказанных нормативов является (также нормативная) себестоимость их производства и распределения.

Экономическая наука разделяет себестоимость на фактическую (индивидуальную, реально достижимую в конкретных условиях того или иного экономического агента) и нормативную, основанную на средневзвешенном, социально необходимом уровне оплаты труда, стоимости приобретаемых сырья и материалов, налогового бремени и т.д. Расчет нормативов себестоимости представляет собой важную научно-практическую проблему решение которой требует детального анализа состава затрат, динамики изменения цен на приобретаемые материальные ресурсы, формы и размеров оплаты труда и др.

2.1. Условно-переменные затраты.

Базовой функцией автовокзалов (автостанций) является предоставление услуг двум основным группам своих клиентов – пассажирам и перевозчикам. Несмотря на отсутствие прямой (линейной) зависимости между основными видами переменных затрат и реально существующими потоками пассажиров, а также количеством задействованных для их перевозки транспортных средств, в качестве основной группы затрат настоящей методологической разработкой обозначены условно-переменные затраты.

2.1.1. Оплата труда работников предприятия.

В силу исключительной принадлежности анализируемых предприятий к сфере услуг, оплата труда их работников, включая все виды доплат и денежных вознаграждений, а также оплату подоходного налога и отчислений в социальный фонд и фонд медицинского страхования, составляет основную долю их операционных затрат.

2.1.1.1. Расчет нормативных объемов затрат на оплату труда осуществляется на основе Закона об оплате труда № 847 от 14.02.2002 [4], Постановления Правительства Республики Молдова «Об оплате труда работников хозрасчетных предприятий» № 743 от 11.06.2002 [5] (с последующими изменениями и дополнениями), а также на основе

трехстороннего договора-соглашения относительно изменений и дополнений к Коллективной Конвенции (отраслевой уровень) для соответствующего года.

Согласно вышеуказанным документам минимальный уровень оплаты труда для работников автотранспортной отрасли по состоянию на 2018 г. был установлен в размере 2610 леев/мес. С учетом законодательно установленной средней продолжительности рабочего дня (8 часов) и среднего количества рабочих дней в месяц (21,125 ед.) общее количество рабочего времени составляет 169 час./мес. Следовательно минимальная почасовая тарифная ставка для работников данной отрасли равна $2610:169=15,44$ леев/час.

Тарифная сетка, утвержденная Постановлением Правительства Республики Молдова (№743 от 11.06.2002) предусматривает наличие 8 квалификационных тарифных разрядов, с общим коэффициентом увеличения 3,07 (VIII разряд по отношению к первому разряду) [6].

Таблица 2

**Тарифная сетка для финансово независимых предприятий
автотранспортной отрасли**

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Для работников, занятых в сфере автотранспорта	1,0	1,26	1,59	1,81	2,07	2,36	2,69	3,07

В состав вышеуказанных затрат помимо основной заработной платы (тарифный оклад для рабочих и должностной оклад для других категорий работников) входят различные виды доплат (премии, дополнительная оплата, в т.ч. для вредных условий труда и др.).

2.1.1.2. В качестве основной формы оплаты труда на анализируемых предприятиях избрана повременная оплата. Как уже было отмечено, в качестве исходной базы для расчетов принимается 8-часовой рабочий день и 5-дневная рабочая неделя, то есть 169 часов в среднем за обычный (календарный) месяц.

С учетом ранее обозначенного минимального уровня оплаты – 15,44 леев/час, тарифная сетка, рассчитанная на 8 тарифных разрядов, представлена в таблице 3.

Таблица 3

Размер оплаты труда для различных категорий работников автовокзалов

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Заработная плата работников автовокзалов (леев/час)	15,44	19,30	24,55	27,95	31,96	36,44	41,53	47,40
Среднемесячная заработная плата работников автовокзалов (леев)	2610,0	3261,7	4148,9	4723,6	5401,2	6158,4	7020,9	8012,7

2.1.1.3. Поскольку в ранее приведенных (табл. 2; 3) расчетах принималась во внимание так называемая «чистая» заработная плата рабочих и служащих автовокзалов, в последующем данные затраты должны быть дополнены обязательными к перечислению суммами платежей в фонд социального страхования граждан (с 1^{го} января по 30 сентября 2018г. - 23%, а начиная с 1 октября 2018г. - 18%) и фонд обязательного медицинского страхования (4,5%).

2.1.2. Затраты на материалы и приобретаемые услуги

С учетом специфики производственной деятельности системы автовокзалов и характера предоставляемых ими услуг следует констатировать, что основным видом материальных затрат для них являются офисные материалы, обычно классифицируемые как «малоценные и быстроизнашиваемые». Стоимость затрат на эти виды материалов, как известно, в системе бухучета оформляется как «малоценка» и списывается на затраты в момент их распределения по конкретным службам и подразделениям.

Тот факт, что абсолютный объем расходных материалов увеличивается прямо пропорционально количеству обслуживаемых клиентов, является основанием для отнесения данных материалов к категории переменных затрат.

2.1.3. Затраты на ремонт и обслуживание зданий и сооружений.

Даная категория затрат предназначена для поддержания имеющихся в наличии объектов недвижимости в надлежащем техническом и санитарном состоянии с целью создания пассажирам и обслуживающим их перевозчикам безопасных и комфортных условий пребывания на территории автовокзалов.

2.1.3.1. Затраты на ремонт и обслуживание зданий и сооружений

С целью поддержания в постоянном рабочем состоянии имеющихся в наличии зданий и технических сооружений, автовокзалы (автостанции) ежегодно осуществляют ремонтные и обслуживающие работы по восстановлению вышеуказанных объектов.

В связи с явно недостаточными объемами финансирования строительных работ по ремонту и обслуживанию имеющихся зданий и сооружений, настоящая методология

предполагает признание фактически используемых денежных средств в качестве реально действующего норматива затрат на ремонт и обслуживание зданий и сооружений, находящихся на балансе соответствующих автовокзалов.

2.1.3.2. Затраты на обслуживание прилегающих территорий.

Согласно проведенному анализу общая площадь территории автовокзалов и автостанций в настоящее время составляет в среднем 5,7 тыс. квадратных метров, из которых примерно 1/3 относится к категории – благоустроенная (в основном – асфальтированная) территория.

Размер ежегодных затрат на ремонтные работы по восстановлению вышеуказанных площадей также включается в общую сумму нормативных затрат на ремонт и обслуживание прилегающих территорий.

2.1.4. Затраты на оплату коммунальных и прочих видов услуг, получаемых автовокзалами от соответствующих поставщиков

2.1.4.1. К числу наиболее важных видов услуг, приобретаемых автовокзалами со стороны городских коммунальных служб, относятся:

- водоснабжение;
- канализация;
- вывоз мусора;
- услуги по озеленению территории;
- электроснабжение, включая электроосвещение территории;
- газоснабжение (либо подключение к централизованной отопительной системе соответствующих городов) и др.

2.1.4.2. Следует отметить, что определенная часть услуг, предоставляемых как самим автовокзалам, так и, впоследствии, непосредственно пассажирам и перевозчикам, осуществляется на безвозмездной основе, в связи с чем затраты на их обеспечение не включаются в общую систему затрат автовокзалов. К подобным видам услуг относятся услуги противопожарных служб, скорой помощи, полиции и др.

2.1.5. Прочие виды условно-переменных затрат

В процессе обслуживания пассажирских потоков и потоков транспортных средств, принадлежащих перевозчикам пассажиров, автовокзалы дополнительно несут некоторые виды переменных затрат, не отраженных в ранее перечисленных разделах.

К их числу относятся затраты на:

- охрану объектов и территории автовокзалов;
- разработку проектов реконструкции и/или модернизации, обновление компьютерных программ и т.д.

Согласно проведенному анализу следует, что максимальная возможная сумма прочих переменных затрат может составлять не более 3,0% от общей суммы, ранее установленных видов условно-переменных затрат.

2.2. Прямые постоянные затраты

К числу прямых постоянных затрат относятся затраты, конечные результаты которых могут быть отнесены непосредственно к тем или иным видам предоставляемых услуг.

2.2.1. Амортизация основных фондов.

Наряду с целым рядом других видов постоянных затрат износ основных средств производства, в первую очередь, зданий и сооружений, представляет собой специфическую и очень важную статью операционных расходов автовокзалов.

Принимая во внимание тот факт, что большая часть стоимости активов автовокзалов приходится на долю зданий и сооружений, следует констатировать, что в среднем ежегодно около 2/3 от общей суммы амортизационных отчислений приходится на их восстановление.

2.2.2. Налоги и платежи

Действующая в настоящее время система налогообложения Республики Молдова предусматривает следующие виды налоговых сборов и дополнительных платежей, размеры которых непосредственно влияют на стоимость услуг автовокзалов:

1. Налог на землю и прочие объекты недвижимости
2. Налог на добавленную стоимость (НДС)

В то же время, наряду с налогами, в себестоимость производимой продукции экономических агентов всех видов деятельности включаются дополнительные платежи, которые не входят в состав налоговой системы, как например:

1. Обязательные платежи в фонд социального государственного обеспечения
2. Обязательные платежи в фонд медицинского обеспечения

Поскольку данные платежи были учтены в процессе расчетов фонда оплаты труда (разд. 2.1.1. настоящей методологии), их относительная и абсолютная величина в данном разделе не рассматривается.

Величина налоговых платежей и порядок их оплаты устанавливаются законодательными актами (Налоговый Кодекс, Закон о Государственном Бюджете, Закон о бюджете государственного социального страхования и т.д.), нормативными актами правительства, которые конкретизируют действующие законы, решениями органов местного публичного управления и др.

2.2.2.1. Земельный налог и налог на прочие объекты недвижимости

Размер земельного налога устанавливается ежегодно соответствующими (по месту нахождения налогоплательщика) местными органами публичного управления (Примэриями) в пределах максимально разрешенных квот, установленных в Налоговом Кодексе и других нормативных актах.

Согласно ст.280 (1) (lit:b) Налогового Кодекса максимальные квоты налога на недвижимость (собственно земельные участки и/или здания и сооружения, расположенные на данных участках) по состоянию на 01.01.2018 составляют 0,3% от стоимости соответствующей налогооблагаемой базы [7]:

Конкретная величина налоговой квоты устанавливается ежегодно уполномоченным органом местной публичной администрации (Примэрией).

В соответствии со ст.278 (2) Налогового Кодекса в качестве налогооблагаемой базы объектов недвижимости признается их оценочная стоимость.

2.2.2.2. Налогообложение зданий и сооружений.

Квота налога на здания и сооружения, как уже было отмечено ранее, составляет 0,3% от их оценочной (в случае отсутствия – балансовой) стоимости. Фактическая величина налога на указанные объекты в данном случае определяется путем умножения имеющейся стоимости объекта недвижимости на размер квоты налогообложения.

2.2.2.3. Налог на добавленную стоимость (НДС) является косвенным налогом, который в преобладающем большинстве случаев только собирается экономическими агентами, но не оплачивается ими.

Относительно услуг автовокзалов следует отметить, что отдельные их виды, оказываемые данными предприятиями (например, продажа билетов), – полностью освобождены от уплаты НДС. Что касается других видов услуг, они не только не освобождены от НДС, но даже не компенсируются государством. Согласно настоящей методологии, затраты, необходимые для предоставления указанных видов услуг включаются в себестоимость их предоставления и, соответственно, в размер платежей бенефициариев (пользователей) данных услуг.

2.2.2.4. Аренда и обслуживание займов, предназначенных для операционной деятельности

Данные виды затрат по операционной деятельности автовокзалов возникают в случае, если часть территории автовокзалов, либо определенные здания (сооружения) арендуются ими с целью обеспечения более привлекательных условий обслуживания клиентов.

Аналогичная ситуация складывается с привлечением банковских кредитов для обеспечения надлежащих условий функционирования автовокзалов. Выплата процентов по таким кредитам, также как и арендная плата, в указанных случаях составляют предмет

постоянных затрат и должны быть включены в себестоимость оказываемых перевозчикам услуг.

2.2.2.5. Прочие постоянные затраты.

Помимо ранее установленных видов постоянных затрат в процессе организации и обслуживания автоперевозок пассажиров автовокзалы могут иметь и другие статьи расходов, отнесенных к прямым постоянным затратам. В их числе: страховые премии; затраты на ликвидацию последствий стихийных бедствий либо техногенных аварий (которые по различным причинам не стали объектом страховых договоров); пожары и т.д.

В процессе учета указанных видов затрат настоящая методология предполагает принятие во внимание только тех из них, которые непосредственно связаны с предоставлением тех или иных видов услуг. В свою очередь, прочие постоянные затраты, не имеющие прямого влияния на размеры и своевременность предоставления услуг автовокзалов будут отнесены к статье – «Косвенные услуги».

Принимая во внимание сложность выявления величины прочих прямых постоянных затрат, настоящая методология предусматривает осуществление их расчета в размере 2% от общей суммы ранее установленных переменных затрат.

2.3. Косвенные затраты.

Наряду со всеми ранее перечисленными видами переменных и постоянных затрат, характерной особенностью которых является наличие определенной (прямой) связи с предоставлением услуг клиентам автовокзалов, существует целый ряд, так называемых, косвенных затрат, включая:

- общие управленческие расходы предприятия, связанные с подготовкой и переподготовкой кадров, покрытием командировочных расходов, подготовкой и периодической презентацией различных докладов, в том числе с целью получения, (продления) лицензий, субсидий (субвенций) и т.п.;
- следующим видом косвенных затрат являются затраты на оплату служебного транспорта руководителей предприятия, затраты на обеспечение данных руководителей и других специалистов средствами телефонной связи, E-mail-ами, компьютерного (включая компьютерное программирование) обеспечения и т.д.
- прочие косвенные затраты, включая: штрафы и/или судебные издержки; потери от неблагоприятных изменений валютных курсов и т.д.

С учетом значительного уровня неопределенности, а зачастую непредсказуемости всех реально существующих видов косвенных затрат, рекомендуется осуществлять их расчет в размере 3% от величины ежегодных переменных затрат.

2.4. Учет прямых выгод государства от заключения договоров государственно-частного партнерства

Согласно р.6 Постановления Правительства Республики Молдова (№898 от 12 сентября 2018 г.) прямые выгоды государственного партнера должны составлять среднюю стоимость чистой прибыли, полученной теми или иными автовокзалами в результате их деятельности за последние 3 года. Следовательно, вышеуказанные прямые выгоды государства также должны быть включены в состав затрат автовокзалов [9].

Полученные по всем видам затрат результаты расчетов отражаются в итоговой таблице затрат.

III. Расчет нормативов оплаты услуг автовокзалов

С целью обеспечения надлежащих условий для дальнейшего постоянного развития сети автовокзалов, фактически организующих транспортные перевозки пассажиров, в процессе расчета нормативов оплаты услуг автовокзалов необходимо выявить и учесть наличие всех факторов, влияющих на затраты автовокзалов, соответственно – на размеры платежей перевозчиков, а также на стоимость указанных видов деятельности в целом.

Поскольку стоимость перевозки пассажиров в условиях рыночного механизма хозяйствования определяется, в первую очередь, соотношением спроса и предложения на соответствующие услуги, решение вопроса о цене билетов является исключительной прерогативой рыночного механизма хозяйствования в целом и экономических агентов, занятых предоставлением указанного вида услуг, в частности.

Согласно данным Национального Бюро Статистики Республики Молдова из имеющихся (официально зарегистрированных) 2802 экономических агентов, занятых в области транспорта и хранения 1443 (51,5%) функционируют с прибылью, общий объем которой по итогам 2017 г. составил 573,4 млн. леев или 397,4 тыс. леев в расчете на каждое отчитавшееся предприятие, работающее с прибылью.

Анализируя все многообразие ценообразующих факторов, оказывающих то или иное влияние на относительную и абсолютную величину затрат автовокзалов (автостанций), соответственно, рыночную цену предоставляемых ими услуг, установлено, что наиболее существенными из них являются:

- виды транспортных перевозок, группированные по признаку – пригородные, междугородные и интернациональные;
- расположение автовокзалов, их принадлежность преимущественно к городской или сельской местности, а следовательно, соответствующему пассажиропотоку;

- категории вокзалов (3 категории), количество обслуживаемых ими маршрутов, их абсолютные и относительные размеры;
- количество осуществляемых рейсов по каждому из имеющихся (официально установленных) маршрутов.
- категории транспортных средств (3 категории) и др.

С учетом вышеуказанной дифференциации, в первую очередь – затрат, и как следствие – платежей бенефициаров, за получение тех или иных видов услуг автовокзалов, следует выделить также 3 основных этапа расчетов затрат, а впоследствии - платежей за вышеуказанные услуги.

3.1. Ожидаемый уровень доходности

С целью обеспечения стабильного экономического и финансового положения сети автовокзалов, улучшения их инфраструктуры, расширения и диверсификации видов предоставляемых услуг, повышения их качества, а также в целях своевременного выполнения целого ряда других принятых на себя обязательств, согласно подпунктам б) и е) статьи 11 Закона №179/2008 «О частно - государственном партнерстве» [8] настоящей методологией предусматривается осуществление расчета нормативов платежей на базе фактических среднегодовых затрат с включением 10% надбавки в качестве ожидаемого уровня прибыли.

3.2. Распределение затрат по источникам происхождения услуг, количеству рейсов и категориям транспортных средств.

С учетом ранее обозначенных (п. 1.4.3.) категорий вокзалов, а также отдельно выделенных групп перевозчиков – пригородные, междугородные и международные, настоящей методологической разработкой предусмотрено разделение ранее выявленных (гл.2) совокупных операционных затрат прямо-пропорционально стоимости (по удельному весу) доходов, получаемых вышеназванными группами автоперевозчиков и категориями вокзалов (рис. 1).

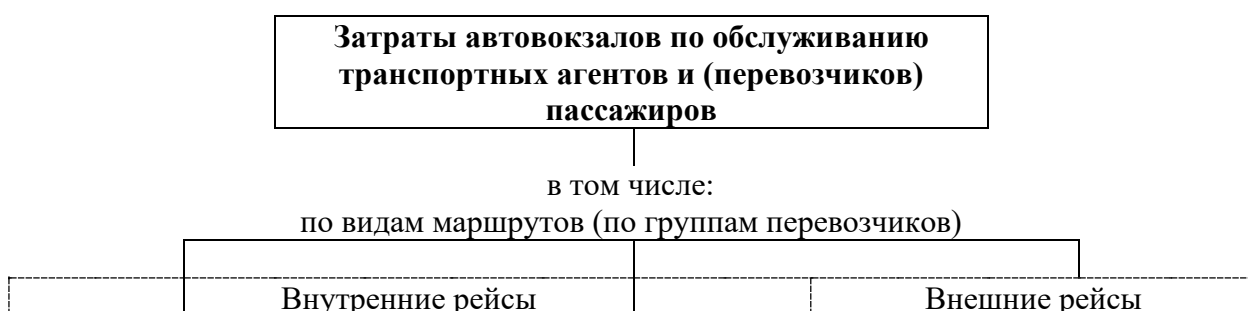




Рис. 1. Классификация затрат автовокзалов по предоставлению услуг транспортным агентам и пассажирам

Согласно проведенным исследованиям установлено, что наибольший удельный вес в общем объеме выручки транспортных операторов и, соответственно затрат на предоставление им всех необходимых видов услуг, приходится на внутренние (пригородные и междугородные) виды перевозок – соответственно – 21,5% и 49,4% (вместе взятые – 70,9%) от общего их объема. Несмотря на то, что удельный вес международных (интернациональных) пассажироперевозок составляет всего 29,1%, настоящей методологией он выделен в отдельную группу, по которой будет рассчитан отдельный норматив платежей за услуги автовокзалов

Не менее значительные различия в распределении доходов (а следовательно - и затрат), как показал проведенный анализ, имеют место при распределении соответствующих денежных потоков не по видам (группам) перевозок, а по территориальной принадлежности автовокзалов. С целью более точного учета данного нормообразующего фактора все автовокзалы, как уже было отмечено, по объемам выручки от продажи билетов (за исключением международных рейсов) подразделяются на 3 основные категории:

- I категория – кассовый сбор до 3,0 млн. леев
- II категория – кассовый сбор от 3,0 до 8,0 млн. леев
- III категория – кассовый сбор от 8,0 и выше млн. леев

Несмотря на то, что согласно данной методологии к I категории отнесено наибольшее количество автовокзалов (13 ед. или 42,0%) их совместная выручка от продажи билетов составляет всего лишь 9,1% от общей суммы выручки по всей пассажиротранспортной сети. Следует отметить также, что вместе взятые первая и вторая категории автовокзалов

(24 ед. или 77,4% от их общей численности) обеспечивают получение менее 1/3 части полученных действующими транспортными агентами доходов.

Обслуживая преимущественно сельские районы Республики Молдова, обе данные категории вокзалов подвержены хронической нехватке денежных средств, прямым следствием которой является недостаточно развитая инфраструктура, низкий уровень оплаты труда, высокая текучесть кадров и др.

Расчет нормативов затрат данных автовокзалов осуществляется исходя из среднего для каждой категории уровня затрат, рассчитанного на основе прямой пропорциональной зависимости от уровня доходов каждой категории в общей сумме дохода, полученного всей сетью автовокзалов за соответствующий год.

Третья, наиболее высокодоходная категория автовокзалов, как показывает анализ, включает в себя все 3 автовокзала муниципия Кишинев, а также автовокзалы городов Бэлць, Кагул, Оргеев и Унгены. Наряду с относительно более современной структурой получаемых доходов, данная категория автовокзалов отличается более высоким уровнем инфраструктуры, ростом затрат на компьютеризацию технологических процессов, привлечение более амбициозных транспортных операторов и т.п.

Принимая во внимание тот факт, что одним из основных факторов формирования нормативов платежей за услуги автовокзалов является их участие в международных пассажироперевозках, первым этапом дифференциации затрат пассажиротранспортной сети следует признать непосредственно распределение суммы всех затрат за истекший год на две группы затрат: (i) затраты по международным (интернациональным) перевозкам и (ii) затраты по внутренним перевозкам пассажиров.

3.2.1. Рассчитанные на основании вышеприведенного методологического подхода суммы затрат автовокзалов, предназначенных для обслуживания внешних и внутренних пассажироперевозок в последующем распределяются между транспортными операторами согласно вкладу каждого из них в процесс перевозки пассажиров. В качестве основных показателей измерения указанного вклада настоящей методологией приняты количество реализованных теми или иными операторами рейсов по перевозке пассажиров, а также длина каждого отдельного рейса (с последующим расчетом количества условных рейсов).

3.2.2. Из приведенного в глоссарии определения известно, что каждый автотранспортный рейс по перевозке пассажиров имеет четко обозначенные географические и временные параметры, официально зафиксированные в путевых листах, платежных ведомостях, графиках движения автобусов и других документах.

Каждый фактически реализованный рейс предполагает строго определенное количество отработанного времени и выполненного пробега, что позволяет их суммировать и получать дневной, месячный либо годовой результат.

3.2.3. В силу известных обстоятельств длина рейса (т.е. фактический пробег в км) принята в качестве основополагающего критерия для измерения абсолютных и относительных показателей оценки доли участия каждого транспортного агента в общем объеме услуг, выполненных в рамках того или иного автовокзала.

Учитывая наличие радикальных различий в длине (километраже) фактически реализуемых рейсов, настоящая методология предполагает осуществлять их суммирование посредством введения понятия «условный рейс», длина которого не зависит от вида перевозок (пригородный, междугородный или международный) и равна 100 км. Таким образом, рейс автобуса „X”, обеспечивающего перевозку пассажиров между пунктами „А” и „В” (тур-ретур), расстояние между которыми равно 200 км, будет иметь в своем исполнении: $200 \times 2 / 100 = 4$ условных рейса. Месячный итог данного транспортного средства (при условии отработки 22 рабочих дней) составит: $4 \times 22 = 88$ условных рейсов и т.д.

Алгоритм расчета

- а) Определяется общая сумма затрат автовокзалов, направленных на обслуживание интернациональных перевозок ($\sum_{\text{интернац. пер.}}^{\text{затрат}}$ леев/год). Для расчета этого показателя сумма всех затрат сети автовокзалов ($\sum_{\text{сети}}^{\text{затрат}}$ леев/год), рассчитанная на базе данных 2^{ой} главы настоящей методологии по состоянию за прошлый год, умножается на удельный вес интернациональных перевозок пассажиров (q) в общей сумме полученных за прошлый год доходов (выручка от продажи билетов).

$$\sum_{\text{интернац. пер.}}^{\text{затрат}} = \sum_{\text{сети}}^{\text{затрат}} \times q, \text{ леев/год} \quad (1)$$

- б) На следующем этапе определяется средняя за прошлый год величина затрат по всем без исключения интернациональным перевозкам ($P_{\text{интер.}}$) в расчете на один условный рейс, которая и будет служить нормативом оплаты услуг автовокзалов для всех перевозчиков, выполняющих рейсы по официально установленным международным маршрутам в текущем году.

$$P_{\text{интернац}} = \frac{\sum_{\text{интернац. пер.}}^{\text{затрат}}}{N_{\text{интернац. пер.}}} \text{ леев/усл. рейс} \quad (2)$$

где:

$N_{интернац. пер.}$ – общее количество условных рейсов, осуществленных задействованными перевозчиками за прошлый год по всем официально действующим международным маршрутам.

- с) Следующим этапом является расчет фактической величины затрат ранее обозначенных 3^х категорий вокзалов путем умножения общей суммы затрат автотранспортной сети на коэффициент $(1-q)$, обозначающий долю затрат автовокзалов, направленных на обслуживание внутренних (национальных) перевозок пассажиров.

$$\sum_{внутренн.. перев..}^{затрат} = \sum_{сети.}^{затрат} \times (1 - q), \text{ леев/год} \quad (3)$$

- д) Конкретная сумма затрат той или иной категории автовокзалов определяется на основе общей суммы затрат по обслуживанию внутренних перевозок $(\sum_{внутренн.. перев..}^{затрат})$, разделенной пропорционально удельному весу соответствующей доли доходов каждой из вышеназванных категорий в общей сумме доходов по внутренним перевозкам автотранспортной сети (K_I ; K_{II} ; K_{III}).

Пример: Установлено, что из общей суммы доходов, полученных автотранспортной сетью на внутренних пассажироперевозках в прошлом году и равных 120,0 млн. леев - 22,0 млн. леев приходятся на долю перевозчиков, функционирующих в рамках автовокзалов первой категории, 34,0 млн. леев – на долю перевозчиков, функционирующих в рамках автовокзалов второй категории и остальные 64,0 млн. леев – на долю перевозчиков, действующих в рамках автовокзалов третьей категории.

Согласно установленным данным:

$$K_I = \frac{22,0}{120,0} \times 100 = 18,3\% \text{ - для автовокзалов первой категории;}$$

$$K_{II} = \frac{34,0}{120,0} \times 100 = 28,3\% \text{ - для автовокзалов второй категории;}$$

$$K_{III} = \frac{64,0}{120,0} \times 100 = 53,4\% \text{ - для автовокзалов третьей категории.}$$

- е) Действительная сумма затрат автовокзалов конкретной категории $(\sum_{авт. I; II; III \text{ кат.}}^{затрат})$

определяется по формуле:

$$\left. \begin{aligned} & \text{– автовокзалы первой категории } \sum_{авт. I \text{ кат.}}^{затрат} = \sum_{внутр. перев.}^{затрат} \times K_I, \text{ леев/год} \\ & \text{– автовокзалы второй категории } \sum_{авт. II \text{ кат.}}^{затрат} = \sum_{внутр. перев.}^{затрат} \times K_{II}, \text{ леев/год} \\ & \text{– автовокзалы третьей категории } \sum_{авт. III \text{ кат.}}^{затрат} = \sum_{внутр. перев.}^{затрат} \times K_{III}, \text{ леев/год} \end{aligned} \right\} \quad (4)$$

f) Расчет нормативов оплаты услуг за текущий год по каждой из ранее сформированных категорий автовокзалов, как уже было подчеркнуто ранее, осуществляется на базе данных предыдущего года путем деления общей суммы фактически установленных затрат на общее количество условных рейсов, осуществленных также за прошлый год в рамках указанной категории вокзалов ($N_I^{внутр. перев.}$; $N_{II}^{внутр. перев.}$; $N_{III}^{внутр. перев.}$). Таким образом, нормативы платежей за услуги автовокзалов будут равны:

$$\left. \begin{aligned}
 - \text{ автовокзалы первой категории} - P_I &= \frac{\sum_{\text{затрат}} \text{автовок. I кат.}}{N_I^{внутр. перев.}}, \text{ леев/усл. рейс} \\
 - \text{ автовокзалы второй категории} - P_{II} &= \frac{\sum_{\text{затрат}} \text{автовок. II кат.}}{N_{II}^{внутр. перев.}}, \text{ леев/усл. рейс} \\
 - \text{ автовокзалы третьей категории} - P_{III} &= \frac{\sum_{\text{затрат}} \text{автовок. III кат.}}{N_{III}^{внутр. перев.}}, \text{ леев/усл. рейс}
 \end{aligned} \right\} (5)$$

Следовательно, в целом по автотранспортной сети на базе данных прошлого года будут рассчитаны четыре вида нормативных платежей, предназначенных для расчета платежей за услуги автовокзалов на текущий год, включая: один норматив ($P_{интер}$) платежей за услуги автовокзалов, оказываемые интернациональным перевозчикам; три норматива (P_I ; P_{II} ; P_{III}) платежей – по одному для каждой из трех ранее обозначенных категорий автовокзалов – за услуги, предоставленные автоперевозчикам на внутренних линиях перевозки пассажиров.

3.3. Распределение затрат автовокзалов по видам пользователей.

3.3.1. Рассчитанная по формулам (2 и 5) величина нормативных платежей в расчете на один условный рейс для каждой группы либо категории автовокзалов служит базой для последующего определения исходной суммы платежей того или иного перевозчика данному (конкретному) автовокзалу. Непосредственная сумма указанного платежа ($C_{пл.}^{пер.}$) определяется по формуле:

$$C_{пл.}^{пер.} = P_{I; II; III} \times N_{усл.рейс}^{пер.}, \text{ леев/мес.} \quad (6)$$

где:

$N_{усл.рейс}^{пер.}$ - количество условных рейсов на внутренних перевозках, осуществленное данным перевозчиком на основании договора о перевозке пассажиров в рамках указанного автовокзала (условных рейсов в месяц).

3.3.2. В случае, если один и тот же перевозчик наряду с внутренними рейсами осуществляет также и международные перевозки пассажиров, формула (6) преобразуется в формулу

$$C_{пл.}^{пер.} = P_{I; II; III} \times N_{усл. рейс}^{пер.} + P_{интер.} \times N_{усл. интернац. рейс}^{пер.}, \text{ леев/мес.} \quad (7)$$

где:

$N_{усл. интернац. рейс}^{пер.}$ - количество условных рейсов на международных перевозках, осуществленное данным перевозчиком на основании договора о перевозке пассажиров в рамках указанного автовокзала (условных рейсов в месяц).

3.3.3. В случае, если соответствующий перевозчик осуществляет перевозки пассажиров только по внешним (международным) перевозкам, формула (7) превращается в формулу (8).

$$C_{нк/л.}^{пер.} = P_{интернац.} \times N_{усл. интернац. рейс}^{пер.}, \text{ леев/мес.} \quad (8)$$

3.4. Корректировка нормативов оплаты услуг автовокзалов с учетом количества посадочных мест в задействованном парке автотранспортных средств.

Рассмотренные в предыдущих разделах этапы расчета нормативов оплаты услуг автовокзалов базировались на предположении о том, что все автотранспортные средства перевозчиков практически ничем не отличаются друг от друга. В действительности же автотранспортные перевозки пассажиров в Республике Молдова, как и в других европейских странах, осуществляются весьма разнообразными по мощности двигателя, по вместимости салонов и по целому ряду других признаков, транспортными средствами.

3.4.1. С целью учета всего технического и/или технологического разнообразия автотранспортных средств, а главное – учета влияния данного разнообразия на конечные затраты автовокзалов и их объективное отражение в нормативах оплаты соответствующих услуг настоящая методология предполагает разделение всех видов автобусов и микроавтобусов на 3 класса (табл. 4).

- 1 класс – количество посадочных мест – 17-24 чел./ед. трансп. средств
- 2 класс – количество посадочных мест – 25-39 чел./ед. трансп. средств
- 3 класс – количество посадочных мест – 40 и больше чел./ед. трансп. средств

Таблица 4

Классификация автотранспортных средств по количеству посадочных мест (модели автотранспортных средств)

I класс (17-24 мест)	II класс (25-39 мест)	III класс (40 и больше мест)
-----------------------------	------------------------------	-------------------------------------

Mercedes-Benz Sprinter 513, количество мест - 21	Temsa Opalin, количество мест - 32	Mercedes-Benz Travego, количество мест - 53
Street Line, BAW, количество мест - 21	Mercedes-Benz Sprinter City 75, количество мест - 38	OmniExpress 4x2, Scania, количество мест - 49 - 51
BS090, Daewoo, количество мест - 21	Mercedes-Benz Sprinter 818, количество мест -30	Setra MultiClass S 419 UL, количество мест - 69
BS106 Royal City, Daewoo, количество мест - 21; 32; 40	A-403 21, Богдан, количество мест - 31	Mercedes-Benz Intouro, количество мест - 51
XML6897, Golden Dragon, количество мест - 24	Isuzu A-09216, количество мест - 26	Ikarus 365, количество мест -46
Газель Next A63R42, ГАЗ, количество мест - 18	HFF6125WK79, а Ankai, количество мест - 36	Atlantis, производства Ayats, количество мест - 56
	HFF6122GK88, Ankai, количество мест - 24 - 48	Bravo I City, Ayats, количество мест - 77
	HFF6114GK50, Ankai, количество мест - 33	Bravo I R, Ayats, количество мест - 77
	BC212MA, Daewoo, количество мест - 32; 41	Platinum, Ayats, количество мест - 41
	Foton BJ 6760, количество мест 21-24	BS106 Royal Star, Daewoo, количество мест - 46
	Real, Hyundai, количество мест 30	BH120F Royal Cruiser II, Daewoo, количество мест - 44
	A-09216, Isuzu, количеством мест-26	FX116, Daewoo, количество мест - 46
	FBI 83 LR, Iveco, количество мест - 28	Foton BJ 6126, количество мест 49-51
	Вектор, ПАЗ, количество мест - 31	Iveco Crossway 10.6, Irisbus, количество мест - 41; 45
		OmniExpress 4x2, Scania, количество мест - 49 - 51
		Tourismo M, Mercedes-Benz количество мест – 56
		Neoplan Starliner SHD, количество мест - 59
		Cityliner N 116 SHD, Neoplan, количество мест - 48
		Lemberg MAN, количество мест – 51

Источник информации: <https://guzovoy.ru>

3.4.2. Используя метод экспертных оценок установлено, что если автотранспортные перевозки пассажиров осуществляются с помощью автобусов II класса, коэффициент пересчета нормативов платежей ($K_{\text{плат.}}^{\text{норм.}}$) будет равен единице ($K_{\text{плат.}}^{\text{норм. II}} = 1,0$).

В случае, если аналогичные перевозки осуществляются с использованием транспортных средств I класса $K_{\text{плат. I}}^{\text{норм.}} = 0,93$ и третьего класса $K_{\text{плат. III}}^{\text{норм.}} = 1,07$.

3.4.3. Если в процессе перевозки пассажиров тот или иной перевозчик использует транспортные средства различных классов, расчет усредненного коэффициента корректировки общей суммы платежей осуществляется по формуле:

$$K_{\text{норм.}}^{\text{средн.}} = \beta_I K_{\text{плат. I}}^{\text{норм.}} + \beta_{II} K_{\text{плат. II}}^{\text{норм.}} + \beta_{III} K_{\text{плат. III}}^{\text{норм.}}, \text{ уд. ед.} \quad (9)$$

где:

$\beta_I; \beta_{II}; \beta_{III}$ – соответственно удельный вес автобусов первого, второго и третьего классов в общем составе автопарка данного перевозчика (уд. ед.).

$K_{\text{плат. I}}^{\text{норм.}}; K_{\text{плат. II}}^{\text{норм.}}; K_{\text{плат. III}}^{\text{норм.}}$ - коэффициент пересчета нормативов платежей для транспортных средств соответственно первого, второго и третьего классов в составе автопарка данного перевозчика.

Оба показателя (β и $K_{\text{плат.}}^{\text{норм.}}$) принимаются по состоянию на календарный месяц, для которого рассчитывается сумма платежей за услуги данного (конкретного) перевозчика данному (конкретному) автовокзалу.

Пример расчета: Данные проведенного анализа показывают, что автотранспортный агент (фирма „ABC” SRL), осуществляющая перевозки пассажиров по договору с Центральным автовокзалом мун. Кишинев, имеет в своем составе: 4 единицы автобусов 1 класса (16%); 14 единиц автобусов 2 класса (56%) и 7 единиц автобусов 3 класса (28%). Следовательно, на базе формулы (9) усредненный коэффициент корректировки общей суммы платежа за услуги Центрального автовокзала составит:

$$K_{\text{средн.}}^{\text{норм.}} = 0,16 \times 0,93 + 0,56 \times 1,0 + 0,28 \times 1,07 = 0,1488 + 0,5600 + 0,2996 = 1,0084 \text{ уд. ед.}$$

Заключение

Анализ текущей деятельности автовокзалов, а также системы автотранспортных перевозок пассажиров в целом, указывает на наличие определенных диспропорций в географическом размещении имеющихся автотранспортных мощностей, их частичное или даже полное отсутствие в одних населенных пунктах и избыточное наличие в других. Как следствие данных диспропорций, разница в фактически получаемых доходах (кассовых сборах) в расчете на единицу пройденного пути (условный рейс) автотранспортных средств, работающих в относительно аналогичных условиях, значительно отличаются друг от друга. Не следует исключать также, что наличие вышеуказанных диспропорций в значительной степени обусловлено теневым пассажирооборотом в рамках тех или иных автовокзалов. Согласно ранее установленным целям разработка и практическая реализация

системы нормированных платежей за услуги автовокзалов призвана обеспечить обоснованное распределение наличных пассажиротранспортных мощностей (с учетом реально существующей потребности в них), а также предотвращение случаев незаконных (теневых) перевозок пассажиров.

Вышеуказанные недостатки действующей системы организации перевозки пассажиров, а также ранее отмеченная необходимость расчета нормативов платежей за услуги автовокзалов на базе фактически осуществляемых затрат предполагает, что принятие окончательного решения относительно фактических размеров указанных платежей должно осуществляться на основе дополнительных (прямых) переговоров между сторонами.

Наряду с уточнением и конкретизацией общих положений достигнутых договоренностей вышеуказанные стороны могут внести определенные поправки в расчеты нормативов платежей за услуги автовокзалов, предусматривая, например, введение незначительных изменений указанных платежей в случае определенных задержек при пересечении границ между государствами, в случае плохого состояния автомобильных дорог в отдельных европейских странах, в случае системных полузагруженных рейсов по отдельным маршрутам и т.п.

Следует отметить также, что практическое использование системы нормирования платежей за услуги автовокзалов будет способствовать повышению уровня конкурентоспособности отрасли, ее дальнейшему динамичному развитию, направленному на улучшение всей системы перевозок пассажиров, создание надлежащих (комфортных) условий как в пути следования пассажиров, так и на конечных пунктах действующих маршрутов, каковыми и являются (в преобладающем большинстве случаев) автостанции и/или автовокзалы.

Библиография:

1. Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 358-364 от 21 сентября 2018 г.

2. «Кодекс автомобильного транспорта», № 150 от 17 июля 2014 г. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, №247-248 от 15 августа 2014.
3. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, № 046 от 27.04.2000, «Положение об автовокзале (автостанции)», стр. 5-10.
4. Monitorul Oficial al Republicii Moldova №50-52, статья № 336 от 11.04.2002, *Закон об оплате труда* № 847 от 14.02.2002
5. Monitorul Oficial al Republicii Moldova №79-81, статья № 841 от 20.06.2002, *Постановление об оплате труда работников хозрасчетных предприятий* № 743 от 11.06.2002
6. STRATAN, A.; ȚURCANU, P. *Organizarea muncii și a producției agricole*, Ch., UASM, 2006, p.99
7. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, Специальный выпуск, от 08 февраля 2007г., стр.4
8. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, № 165-166, 2008, стр. 605
9. Monitorul Oficial al Republicii Moldova, № 358-364, от 21 сентября 2018, стр. 84

Приложение 1

Список услуг,

предоставляемых автовокзалами (автостанциями) перевозчикам пассажиров, оплата которых осуществляется согласно специально разработанным (нормативным) расценкам

1. Разработка и постоянная актуализация расписания движения автотранспортных единиц, занятых перевозкой пассажиров и багажа на регулярной, а в случае необходимости, на временной основе.
2. Обеспечение доступного и наглядного отображения графиков движения автобусов (микроавтобусов) на автовокзалах (автостанциях), промежуточных пунктах остановки транспортных единиц, а также в режиме «On-line» на страницах соответствующих сайтов Интернета.
3. Продажа билетов пассажирам в режимах: реального доступа (на дату отправления); предварительная продажа в режиме реального доступа; предварительная продажа в режиме «On-line», QIWI – через терминалы и другие современные формы обслуживания пассажиров.
4. Обеспечение надлежащих (комфортных) условий пассажирам и провожающим (встречающим) их лицам в залах ожидания прибытия (отправления) транспортных средств, следующих по маршрутам регулярных (временных) перевозок (согласно Положению №9/12 от 09.12.1999 г. Министерства Транспорта и Связи Республики Молдова, МО №046 от 27.04.2000 г.)
5. Обеспечение надлежащим образом оборудованных перронов отправления и/или прибытия транспортных средств, предоставление площадок посадки и/или высадки пассажиров, оборудованных надлежащими удобствами, освещением, местами для размещения багажа и т.д.
6. Постоянное оперативное информирование пассажиров по вопросам перевозки в пригородных (междугородних и международных) сообщениях, в том числе по изменениям в расписании движения, стоимости проезда, наличия билетов в кассах предварительной и/или текущей продажи, времени и местах посадки пассажиров, прибытия и отправления автобусов, правилах перевозки пассажиров (багажа) и др. – посредством информационных пунктов, информационных табло, голосовой информации
7. Разработка и обеспечение соблюдения правил безопасности нахождения пассажиров и/или сопровождающих их лиц на территории автовокзала (автостанции) в течение времени их функционирования, в т.ч. обеспечение постоянного видеонаблюдения за территорией автовокзалов, а также внутри залов ожидания, помещений по продаже билетов и других служебных помещений автовокзалов.

8. Предоставление диспетчерских услуг участникам перевозки пассажиров, включая предоставление отметок в путевых листах, указание времени прибытия и отправления транспортных средств, информирование водителей о погодных условиях на маршрутах следования и др.
9. Предоставление медицинских услуг по мониторингу за состоянием здоровья водителей транспортных средств, предоставляемых перевозчиками для пассажирских перевозок.
10. Предоставление услуг (в случае непредвиденных поломок) по текущему ремонту транспортных средств, которые могут быть устранены в течение определенного (в пределах 1 часа) промежутка времени.
11. Содержание зданий и сооружений, а также прилегающей территории автовокзалов (автостанций) в надлежащем санитарном состоянии, включая:
 - своевременную уборку внутренних и наружных площадей, их очистку от снега (в зимнее время года);
 - осуществление текущих и/или капитальных ремонтов зданий и сооружений, а также расположенных в них оборудования и инвентаря, необходимых для надлежащего (качественного) обслуживания пассажиров;
 - обеспечение надлежащего ухода за территорией автовокзала, включая свободные от застройки участки земли, внутренние и наружные ограждения, системы освещения, сигнализации, наблюдения и др.
 - предоставление платной услуги (почасовая-*может быть бесплатной* и посуточная-*платная услуга*) по обеспечению охраняемой стоянки автотранспортных средств перевозчиков, находящихся в ожидании рейса (позволит освободить прилегающие к автовокзалам территории от стихийной стоянки автотранспорта ожидающего постановки на рейс),
 - предоставление в аренду площадей для организации (1) розничной торговли различными товарами (пресса, туристические поделки, продажа медикаментов и т.д. и т.п.), (2) обмена валюты, (3) пунктов общественного питания (кафе, бистро), а также (4) слесарных мастерских для текущего обслуживания автотранспортных средств по перевозке пассажиров (в перспективе).