

УДК 656.13

**ОСОБЕННОСТИ ВНЕДРЕНИЯ БРУТТО-КОНТРАКТОВ
НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**



**FEATURES OF THE IMPLEMENTATION
OF GROSS COST CONTRACTS IN URBAN PASSENGER TRANSPORT**

Котенкова И.Н.

Кубанский государственный технологический университет
senin.ivan@inbox.ru

Сенин И.С.

Кубанский государственный технологический университет
senin.ivan@inbox.ru

Камышникова Н.А.

Кубанский государственный технологический университет
senin.ivan@inbox.ru

Аннотация. В статье рассмотрена экономическая модель работы пассажирского транспорта – брутто-контракты, то есть контракт на полную, валовую стоимость, без вычета налогов или взносов. Проведен анализ преимуществ и недостатков данной модели работы пассажирского транспорта, в сравнении с другими моделями.

Ключевые слова: брутто-контракт, организатор перевозок, перевозчик, контрольно-ревизионные службы.

Kotenkova I.N.

Kuban State Technological University
senin.ivan@inbox.ru

Senin I.S.

Kuban State Technological University
senin.ivan@inbox.ru

Kamyshnikova N.A.

Kuban State Technological University
senin.ivan@inbox.ru

Annotation. The article considers the economic model of passenger transport – gross cost contracts, i.e. that is, a contract for the full, gross value, without the deduction of taxes or contributions. The analysis of the advantages and disadvantages of this model of passenger transport, in comparison with other models.

Keywords: gross cost contract, transportation organizer, carrier, control and revision services.

Согласно федеральному закону от 13.07.2015 № 220-ФЗ (ред. от 13.06.2023) «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» документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, либо государственным или муниципальным контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного подрядчика) могут устанавливаться:

- 1) обязанность подрядчика перечислять полученную им плату за проезд пассажиров и провоз багажа заказчику или оставлять ее в своем распоряжении;
- 2) назначение и размеры субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом в целях возмещения части затрат на выполнение таких работ;
- 3) порядок оплаты государственного или муниципального контракта исходя из фактически выполненного объема таких работ, но не превышающего объема работ, подлежащих выполнению в соответствии с контрактом, по цене единицы работы, предусмотренной контрактом.

В случае, если контрактом предусматривается выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, допускается оплата такого контракта исходя из фактически выполненного объема данных работ, но не превышающего объема работ, подлежащих выполнению в соответствии с контрактом.

Такая форма взаимоотношений между заказчиком и подрядчиком, осуществляющим регулярные перевозки по регулируемым тарифам более известна как брутто-контракт, то есть контракт на полную, валовую стоимость, без вычета налогов или взносов (подрядчик получает оплату от заказчика за то, что обеспечивает движение транспортных средств заранее оговоренного вида и качества по определённым марш-

рутам строго по расписанию. Оплата зависит не от количества перевезённых пассажиров, а от фактически выполненной транспортной работы).

Важно отметить, что такая экономическая модель работы пассажирского транспорта стала использоваться в России не так давно, но с переменным успехом уже успела быть апробированной в ряде городов (Москва – 2016 г.; Тверь – 2019 г.; Пермь – 2019 г.; Новокузнецк – 2020 г.; Санкт-Петербург, Южно-Сахалинск, Краснодар – 2022 г. и др.).

Рассмотрим более подробно брутто-контракты в сравнении с другими моделями работы пассажирского транспорта (результаты сравнения представлены в табл. 1) [1].

Можно отметить, что данная экономическая модель работы пассажирского транспорта имеет следующие преимущества:

- возможность тарифной интеграции с другими маршрутами ввиду того, что тарифы устанавливает организатор перевозок, он же является получателем платы за проезд;
- формирование маршрутной сети и планирование перевозок организатором перевозок;
- полный контроль за качеством выполнения транспортной работы со стороны организатора перевозок;
- возможность формировать гибкую тарифную политику, за счет введения широкой линейки абонементов в рамках тарифного меню;
- полный объем льгот для пассажира;
- предсказуемость работы пассажирского транспорта (соблюдение расписания и полный контроль за его соблюдением);
- независимость работы перевозчика от колебания пассажиропотока.

Однако, не смотря на представленные преимущества, работа по брутто-контрактам сопряжена с некоторыми рисками:

- работа по брутто-контракту предполагает расчет параметров маршрутной сети на перспективу и в случаях выполнения данных расчетов на низком уровне качества, с использованием недостоверных или неполных данных эффективность перевозок будет низкой;
- низкое качество инфраструктуры и отсутствие учета ее состояния при планировании;
- брутто-контракты предполагают сотрудничество в долгосрочной перспективе, что накладывает большую ответственность на организатора перевозок при определении цены контракта с учетом инфляционной составляющей;
- вероятность отсутствия конкурсных предложений, в виду высоких требований к перевозчику;
- недостаточная эффективность деятельности контрольно-ревизионных служб со стороны организатора перевозок, что может привести к падению объема проездной выручки вследствие наличия большого количества безбилетных пассажиров;
- риск некачественной работы перевозчика, который не заинтересован в перевозке пассажиров;
- низкая доля кассового покрытия вследствие неверного расчета тарифного меню;
- износ парка подвижного состава на завершающем этапе контракта.

Анализ содержания муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок за 2023 год выявил характерные черты, сложившейся практики применения данной экономической модели:

- наличие системы контроля за выполнением работ;
- обеспечение сбора платы за проезд пассажиров, провоз багажа и ручной клади посредством кондуктора подрядчика, водителями подрядчика, без участия работников подрядчика с применением установленного в транспортных средствах оборудования для оплаты проезда пассажиров и провоза багажа с последующей передачей собранной платы за проезд, с последующей передачей ее заказчику.

Таблица 1 – Сравнение экономических моделей работы пассажирского транспорта

	Нерегулируемая маршрутная сеть без контроля качества со стороны организатора	нерегулируемая маршрутная сеть с элементами муниципального регулирования	Нетто-контракты (регулируемый тариф)	Контракты с распределением валовой прибыли	Концессионные соглашения	Брутто-контракты
1	2	3	4	5	6	7
Вид тарифов	Нерегулируемые тарифы		Регулируемые тарифы			
Возможность тарифной интеграции с другими маршрутами	отсутствует	ограниченная	ограниченная	Зависит от применяемой формулы договора	полная	полная
Контроль качества со стороны организатора перевозок	отсутствует	Относится к отдельным элементам	частичный	Зависит от применяемой формулы договора	полный	
Маршрутная сеть	Формируется перевозчиками		Формируется организатором перевозок			
Установление тарифов	перевозчики		Организатор перевозки			
Сбор платы за проезд	перевозчики		Перевозчики и их агенты		Организатор перевозок или перевозчики в роли агентов организатора перевозок	
Получатель платы за проезд	перевозчик					Организатор перевозок
Экономическая модель	Нерегулируемый рынок	Рынок с отдельными элементами регулирования	Объем транспортной работы зависит от ее рентабельности при установленном регулятором тарифе	Централизованное поступление сборов, распределение операторам конкретных маршрутов определенной доли от общего дохода системы по формуле	Сбор выручки от пассажира плюс доплата до расчетного тарифа за одного пассажира в форме «платы концедента»	Получение платы за качественно выполненную транспортную работу
Единица транспортной работы	1 пассажир (стоимость проезда по единому или зонно-участковому тарифу)		Пассажиropоток, пробеги или их комбинация		1 м пассажир (количественные значения пассажиropотока с приведением в рублях)	Машинокилометр (иногда также машино-час)
Дотация перевозчику	нет	Нет или ограничено в части отдельных льгот	Компенсация выпадающих доходов в пересчете на пассажира	Зависит от применяемой формулы договора	Объем и формат субсидирования определяется и изменяется в зависимости от фактического пассажиropотока	нет

Окончание таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7
Льготы для пассажира	нет	Нет или ограниченно	Согласно федеральному или местному законодательству	Зависит от применяемой формулы договора	Согласно федеральному или местному законодательству	В полном объеме согласно федеральному и местному законодательству
Скидки для пассажира	В рамках маркетинговых акций		Зависят от тарифного меню. Возможны комбинированные и долгосрочные проездные с фиксированной платой регулятора перевозчику в зависимости от пассажиропотока	Зависит от применяемой формулы	Зависят от тарифного меню. Могут быть дополнения собственными скидками со стороны концедента	Широкая линейка абонементов в рамках тарифного меню, в том числе безлимитные

Система контроля за выполнением работ предусматривает наличие муниципальной системы мониторинга транспортных средств (представленной оператором информационной системы навигации). Так в г. Краснодар в качестве данной структуры выступает муниципальное казённое учреждение муниципального образования город Краснодар «Центр мониторинга дорожного движения и транспорта» которое подтверждает заявленный фактически выполненный объем работ, кроме того, данная структура выполняет функции диспетчерской службы.

Для обеспечения сбора платы за проезд, заказчик должен организовать деятельность оператора автоматизированной системы оплаты проезда.

Расчет начальной (максимальной) цены контракта проведен в соответствии с порядком утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20.10.2021 № 351 «Об утверждении порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

При расчете начальной (максимальной) цены контракта учитывается максимальная стоимость работы транспортных средств определенного класса за весь срок действия контракта, а также затраты подрядчика на приобретение, установку и эксплуатацию в транспортных средствах дополнительного оборудования, обязанность использования которого предусмотрена нормативными правовыми актами или условиями контракта, включая контрольно-кассовую технику, оборудование для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда, оборудование, используемое для информирования пассажиров в процессе перевозки, оборудование, используемое для обеспечения доступности транспортного средства для инвалидов, оборудование, используемое в автоматизированных системах мониторинга пассажиропотока, оборудование, используемое для мониторинга дорожной ситуации (видеорегистраторы).

Стоит отметить, что указанные риски можно минимизировать, за счет грамотного планирования и управления ими.

Подводя итоги, можно отметить, что при учете всех перечисленных рисков, с учетом положительного и негативного опыта, возможно применение данной экономической модели при организации перевозки пассажиров в условиях города, что позволит централизовать и оптимизировать все процессы, наладить качественный контроль работы пассажирского транспорта.

Литература

1. Валдин В.В. Брутто-контракты: что это, откуда появились и как они работают / В.В. Валдин // ООО «А+С Транспроект». – URL : <https://simetrugroup.ru/longreads/brutto-contracts/?ysclid=llly9fkagj146548340#about> (дата обращения 04.09.2023).
2. Социально-экологические аспекты создания комфортной среды на примере Краснодарской агломерации : монография / Н.Л. Сергиенко [и др.]. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2022. – 175 с.
3. Устойчивое развитие городской транспортной системы : монография / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар : ООО «Издательский Дом – Юг», 2023. – 232 с.
4. Анализ транспортных проблем крупных и крупнейших городов: статья / Т.В. Коновалова [и др.]. – International Journal of Advanced Studies. – 2023. – № 1. – Т. 13. – С. 126–136.
5. Оценка проектных решений на транспорте : учеб. пособие / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар : Изд. ФГБОУ ВО «КубГТУ», 2020. – 343 с.
6. Повышение безопасности движения детей на улично-дорожной сети городов / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар : Издательский Дом – Юг, 2023. – 192 с.
7. Городская мобильность как фактор устойчивого развития территорий / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар : ООО «Издательский Дом – Юг», 2022. – 208 с.
8. Устойчивое развитие городской транспортной системы / Т.В. Коновалова [и др.]. – Краснодар : ООО «Издательский Дом – Юг», 2023. – 232 с.

References

1. Valdin V.V. Gross contracts: what they are, where they came from and how they work / V.V. Valdin // A+S Transproject LLC. – URL : <https://simetrugroup.ru/longreads/brutto-contracts/?ysclid=llly9fkagj146548340#about> (date of the application 09/04/2023).
2. Social and environmental aspects of creating a comfortable environment using the example of the Krasnodar agglomeration : monograph / N.L. Sergienko [et al.]. – Krasnodar : Publishing house. FSBEI HE «KubSTU», 2022. – 175 p.
3. Sustainable development of the urban transport system : monograph / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar : JSC «Publishing House – South», 2023. – 232 p.
4. Analysis of transport problems of large and largest cities: article / T.V. Konovalova [et al.]. – International Journal of Advanced Studies. – 2023. – № 1. – Vol. 13. – P. 126–136.
5. Evaluation of design solutions in transport : textbook. allowance / T.V. Konovalova [et al.]. – Krasnodar : Publishing house. FSBEI HE «KubSTU», 2020. – 343 p.
6. Increasing traffic safety for children on the road network of cities / T.V. Konovalova, E.A. Lebedev, L.B. Mirotin [et al.]. – Krasnodar : JSC «Publishing House – South», 2023. – 192 p.
7. Urban mobility as a factor in the sustainable development of territories / T.V. Konovalova, A.N. Dombrovsky, S.L. Nadiryan [et al.]. – Krasnodar : JSC «Publishing House – South», 2022. – 208 p.
8. Sustainable development of the urban transport system / T.V. Konovalova, I.N. Kotenkova, I.S. Senin, A.N. Dombrovsky. – Krasnodar : JSC «Publishing House – South», 2023. – 232 p.