

ბიზნეს-ინჟინერინგი ტრანსპორტში

სამგზავრო ტარიფების შეფასების მეთოდოლოგია და მისი რეგულირების ღონისძიებები

ნუგზარ ნავაძე, სტუ-ს პროფესორი
ზურაბ მაჩიტაძე, სტუ-ს პროფესორი

რეზიუმე

შესავალი

საავტომობილო ტრანსპორტის მუშაობის ერთ-ერთი ძირითადი მახასიათებელი პარამეტრია განუყოფელი სატრანსპორტო მომსახურების ტარიფი, რაც უშუალოდ უკავშირდება მოსახლეობას და არსებით გავლენას ახდენს ტრანსპორტის მუშაობისადმი მათ დამოკიდებულებაზე, რამდენადაც ტარიფის მიხედვით ხდება მომსახურების ღირებულების გადახდა.

ქვეყნის კანონმდებლობიდან გამომდინარე, კანონმდებლარე აქტები აწესებს ტარიფების შემუშავების ძირითად მეთოდოლოგიას და პროცედურებს, თუმცა საბაზრო ეკონომიკის პირობებში ტარიფების დადგენის თავისუფლების ხარისხის გაზრდამ და მასზე კონტროლის შესუსტებამ დადებით თან ერთად ბევრი უარყოფითი ფაქტორი გამოიწვია, რაც მოსახლეობის განწყობაზე მყისიერად აისახება. აღნიშნული კი დღის წესრიგში აყენებს ტარიფების შემუშავება-დადგენის და მასზე კონტროლის პროცესის მეტ-ნაკლებად დაწესების საკითხს.

საკვანძო სიტყვები: ტარიფები, ხარჯები, მოგება, გადასახადები, მარშრუტები, გონივრული, პარამეტრები, მგზავრი, მიკროავტობუსი, ფორმირება.

Summary

One of the main characteristic parameters of motor transport working is transport service tariff, which is directly connected to population and makes essential effect on their dependence to transport operation, whereas service fee is paid according to the tariff.

Out of the country's law, legislative acts form principal methodology and procedures for tariff development, although within the market economics, growth of quality of liberty in tariff determination and weakness the control on it together with positive it have caused many negative factors, which is immediately reflected on mood of population. Above-mentioned puts development-determination of tariff and establishment more or less control process on agenda.

საქალაქო და საგარეუბნო მარშრუტებზე სამგზავრო საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის ტექნოლოგიური პროცესის ერთ-ერთი ძირითადი შემადგენელი ნაწილია სამგზავრო ტარიფი. სამწუხაროდ უკანასკნელ პერიოდში მოსახლეობის მიერ არაერთჯერ იქნა გამოთქმული სერიოზული პროტესტი და უკმაყოფილება სამგზავრო ტრანსპორტის, კერძოდ კი საქალაქო და საგარეუბნო მარშრუტებზე სამგზავრო ტარიფებთან დაკავშირებით, რაც მრავალ ფაქტორთან ერთად მიუთითებს იმაზეც, რომ ტარიფების დადგენის პროცედურები ხშირად არ ეფუძნება განუყოფელი მომსახურების ღირებულებაში ეკონომიკურად მიზანშეწონილი ხარჯების, დადგენილი გადასახადების და ოპტიმალური მოგების ნორმის სწორად ასახვას და ადგილი აქვს მათ ხელოვნურ ზრდას.

ძირითადი ნაწილი

საბაზრო ეკონომიკის პირობებში ტარიფები დგინდება ავტოსაწარმოებში (გადამყვან ფირმებში) განუყოფელი დანახარჯების სრულად ასახვის, სახელმწიფოს მიერ დაწესებული გადასახადების, მომხმარებელთა ინტერესებისა და ბაზარზე კონკურენტულ ურთიერთობათა გათვალისწინებით ოპტიმალური მოგების ნორმის დაწესების საფუძველზე, თუმცა ხშირად “ოპტიმალურ” მოგებას მრავალი კითხვის ნიშანი ახლავს და მსჯელობის საგანი ხდება.

ავტოსატრანსპორტო საქმიანობის ტარიფის ფორმირებას ძირითადად საფუძვლად უდევს დანახარჯების შემდეგი შემადგენლობა

$$C = C_{\text{მშ}} + C_{\text{ადმ}} + C_{\text{კლ}} + C_{\text{გად}} + C_{\text{სხვ}}$$

სადაც $C_{\text{მშ}}$ არის მომსახურების ხარჯები;

$C_{\text{მშ}}$ – საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები;

$C_{\text{ადმ}}$ – ადმინისტრაციული და საერთო ხარჯები;

$C_{\text{კლ}}$ – კაპიტალური დანახარჯები;

$C_{\text{გად}}$ – გადასახადები, რომლებიც მიეკუთვნება თვითღირებულებას;

$C_{\text{სხვ}}$ – სხვა ხარჯები.

ტარიფში გათვალისწინებული ნორმატიული მოგება კი ძირითადად ემსახურება ხუთ მიზანს

საწარმოო სუბიექტის დამფუძნებლის დივიდენდის მიღებას;

სხვადასხვა რისკებისაგან დაცვის საშუალებას;

საბაზრო კონიუნქტურის ცვალებადობისადმი ტარიფების ადაპტირებას;

საწარმოს განვითარებისათვის საინვესტიციო ფონდის ფორმირებას;

სახელმწიფო რეგულირების სფეროში მოქცეული სამეწარმეო სუბიექტების მომსახურების ტარიფებისადმი სხვადასხვა სპეცმოთხოვნების გათვალისწინებას.

მაკროეკონომიკური პარამეტრების გათვალისწინებისათვის კი გამოიყენება მაქსიმალური ნორმატიული რენტაბელობის საანგარიშო დონე, რომელიც უშუალოდაა დაკავშირებული ქვეყნის შიდა საფინანსო ბაზარზე მოკლევადიანი საკრედიტო რესურსების სარგებლის განაკვეთთან და იანგარიშება ფორმულით:

$$R < 2K_{\text{კრ}}$$

სადაც R არის მაქსიმალური ნორმატიული რენტაბელობის მაჩვენებელი;

$2K_{\text{კრ}}$ – ქვეყნის საფინანსო ბაზარზე წინა საფინანსო წელს დაფიქსირებული

საკრედიტო რესურსების საშუალო წლიური სარგებელი პროცენტში;

მაკროეკონომიკური ფაქტორის კიდევ ერთი ელემენტი – საბაზრო ვალუტის კურსი ეროვნულ ვალუტასთან მიმართებაში გათვალისწინება 5 კოეფიციენტით, რომლის მნიშვნელობა მიიღება საქართველოს ეროვნული ბანკიდან.

ყოველივე ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით ტარიფის თვითღირებულებასთან დაკავშირებული კუთრი მოგების კომპონენტის საანგარიშოდ ვიყენებთ ფორმულას:

$$M = [1 + (0.01R - K_1)K_3K_4] (1 + K_2)K_5C$$

სადაც M არის კუთრი მოგების გამთვალისწინებელი კომპონენტი;

C – თვითღირებულება

R – ადგილობრივი საფინანსო ბაზრის კონიუნქტურასთან დაკავშირებული

ნორმატიული რენტაბელობა თვითღირებულებების მერყეობისაგან;

K_1 – მოგების ნომინალური დონის გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი, რომელიც იცავს საწარმოს

K_2 – დაზღვევის რისკების გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი;

K_3 – გადაზიდვების ბაზრის კონიუნქტურის გამთვალისწინებელი კოეფიციენტი;

K_4 – სპეცტარიფის კოეფიციენტი;

K_5 – საბაზრო გადაცვლის კურსი მუშა ვალუტასთან მიმართებაში.

მოყვანილ ფორმულაში K_3 და K_4 კოეფიციენტების ნამრავლი შიდა გადაზიდვებისათვის არ უნდა იყოს $(0.02R - K_1)$ -ზე მეტი არსებული გადახდისუნარიანი მოთხოვნის მიუხედავად.

აღნიშნულიდან გამომდინარე ნაკლებად სავარაუდოა დედაქალაქის და საგარეუბო სამარშრუტო ქსელში დასაქმებული მიკროავტობუსებით მგზავრთა გადაყვანის ღირებულება ემყარებოდეს ტარიფების

შემუშავების ზემოთ აღნიშნულ მეთოდოლოგიას, პროცედურებს და არა პირად შეხედულებებს და ბიზნეს ინტერესებს.

მას შემდეგ რაც მიკროავტობუსებმა დროდადრო და თითქმის შეუმჩნევლად დაკარგეს თავისი ძირითადი ფუნქცია: – ვიწრო ქუჩებიანი დასახლებული პუნქტებიდან და ქალაქის გარეუბნებიდან მგზავრები მიეყვანა მეტროპოლიტენის პირველ შემხვედრ სადგურამდე და მგზავრები გადაეყვანა მოკლე მანძილებზე ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში არსებულ სავაჭრო, საყოფაცხოვრებო, სასწავლო, სამეცნიერო, კულტურისა და სპორტული დანიშნულების ობიექტებიდან ობიექტებამდე – მკვეთრად და უარყოფითად შეიცვალა ძირითადი სამარშრუტო მახასიათებელი პარამეტრები, კერძოდ: ორჯერ და მეტად გაიზარდა მიკროავტობუსების მარშრუტების საშუალო სიგრძე, რამაც გამოიწვია ქუჩების და მაგისტრალების გადატვირთვა, გამტარუნარიანობის შეზღუდვა, საცობების შექმნა და რაც მთავარია ქალაქში ყველა სახის ტრანსპორტისათვის, როგორც ტექნიკური ისე საექსპლუატაციო და მიმოსვლის სიჩქარეების შემცირება და მგზავრობის ღირებულების ზრდა.

რაც შეეხება მგზავრობის ღირებულებას, თავიდანვე მოხერხდა მისი მაღალი დონის დაწესება, პერიოდული ზრდა და რაც მთავარია ვფიქრობთ, რომ პროცესს არ მიუღწევია მაქსიმალური ზრდისათვის, რის ძირითად მიზეზად გადამზიდავები საწვავის ფასს ასახელებენ.

საწვავის მაღალი კუთრი ხარჯი (1 მგზავრის მიკროავტობუსით გადაყვანაზე დახარჯული რაოდენობა 2-3-ჯერ მეტია დიდი ტევადობის ავტობუსებთან შედარებით). ერთ-ერთი ძირითადი განმსაზღვრელი კომპონენტია მგზავრობის ღირებულების განსაზღვრის პროცესში, თუმცა დაკვირვებით დგინდება, რომ ტარიფები ყოველთვის არ შეესაბამება საწვავის ფასს, რაზეც ნათლად მიუთითებს ის ფაქტი, რომ საწვავის კლების ერთეულ შემთხვევებში მგზავრობის ფასი არ იკლებს.

წინამდებარე დასკვნის გაკეთების საშუალებას იძლევა ის ანგარიშიც, რომელიც ჩავატარეთ მიკროავტობუსების შემოსავლის და მოგების დადგენის თვალსაზრისით.

იმის გათვალისწინებით, რომ თითქოსდა კომერციული საიდუმლოებებიდან გამომდინარე, გაძნელებულია და ხშირ შემთხვევაში შეუძლებელიცაა გადაყვანი ფირმებიდან საფინანსო-ეკონომიკური მაჩვენებლების და ფინანსური ანალიზის მოპოვება, ანგარიშის დროს ვისარგებლეთ მიკროავტობუსების საპასპორტო მონაცემებით და დაკვირვების შედეგად მიღებული რეალურთან მიახლოებული მაჩვენებლებით.

მიკროავტობუსების საამორტიზაციო ვადა შეადგენს – 10 წელს

ამორტიზაციის ვადაში გარბენი დაახლოებით შეადგენს – 648000 კმ-ს

განსახილველი მარშრუტის (№30) სიგრძე გმარ – 18 კმ

მიკროავტობუსებში ადგილების რაოდენობა – 16 ადგილების გამოყენების კოეფიციენტი საშუალოდ დღეში – 0.95

მგზავრობის ღირებულება – 0.8 ლარი

რეისის დრო შეადგენს – 40-45წთ-ს

დღის განმავლობაში სრულდება – 12 რეისი

თვეში მიკროავტობუსი მუშაობს – 25 დღე

12 რეისის შესრულების შემთხვევაში ყოველდღიურად მიკროავტობუსების საშუალო გარბენი იქნება:

$$12 \cdot 18 = 216 \text{ კმ}$$

$$\text{თვეში კი: } 216 \cdot 25 = 5400 \text{ კმ}$$

$$\text{წლიური გარბენი იქნება: } 5400 \cdot 12 = 64800 \text{ კმ}$$

საამორტიზაციო ვადის 10 წლიან პერიოდში მიკროავტობუსი გაირბენს:

$$64800 \cdot 10 = 648000 \text{ კმ-ს}$$

მიკროავტობუსის ღირებულება შეადგენს დაახლოებით 45000 ლარს, ე.ი წელიწადში საამორტიზაციო ხარჯებისათვის (კვლავ წარმოებისათვის) საჭიროა $45000/10=4500$ ლარი, ხოლო ყოველთვიურად $4500/12=375$ ლარი. იმის გათვალისწინებით, რომ ყოველთვიურად მუდმივი ხარჯების სახით სახელმწიფოსათვის გადასახდელია შემოსავლის 20%, ხოლო ყოველ გარბენილ 100 კმ-ზე ცვლადი ხარჯი შეადგენს 20 ლარს, მოგებისა და სატარიფო განაკვეთის განსაზღვრისათვის ჩავატარეთ შემდეგი გაანგარიშება:

ერთ რეისზე შემოსავალი შეადგენს:

$$16 \cdot 0.95 \cdot 0.8 = 12.16 \text{ ლარი}$$

იმის გათვალისწინებით, რომ დღეში სრულდება 12 რეისი, დღიური შემოსავალი იქნება:

$$12 \cdot 12.16 = 146 \text{ ლარი}$$

მუდმივ გადასახადებში გადაირიცხება 146-ის 20 %, ე.ი 19.2 ლარი, ხოლო ცვლადი ხარჯები შეადგენს დაახლოებით 44 ლარს. მთლიანი ხარჯები დღის განმავლობაში იქნება:

$$44 + 19.2 = 63.2 \text{ ლარი}$$

ე.ი მოგება ერთ მიკროავტობუსზე დღის განმავლობაში ტოლია:

$$146 - 63.2 = 82.8 \text{ ლარი}$$

მიღებული შემდეგი საკმაოდ მაღალი მაჩვენებელია. იგი თითქმის 50 % მოგებაზეა გათვალისწინებული, რაც მიზანშეწონილად უნდა იქნას მიჩნეული მომსახურების ისეთ ყოველდღიურ სახეზე, როგორიც საავტომობილო ტრანსპორტი და მგზავრობის ღირებულების მინიმუმ 15-20 %-ით შემცირების შესაძლებლობას იძლევა.

ტარიფების შემცირების ერთ-ერთ მიმართულებას მარშრუტების დამოკლება წარმოადგენს.

აღნიშნული თვალსაზრისით შევისწავლეთ სამი დიამეტრალური და ერთი ნახევრად დიამეტრალური მარშრუტი. კერძოდ:

№30 – ვაჟა-ფშაველას გამზ. – გლდანის VII-VIII მ/რ-ების შემაერთებული გზა.

№34 – ბავშვთა №2 საავადმყოფო – მ/ს “ისანი”

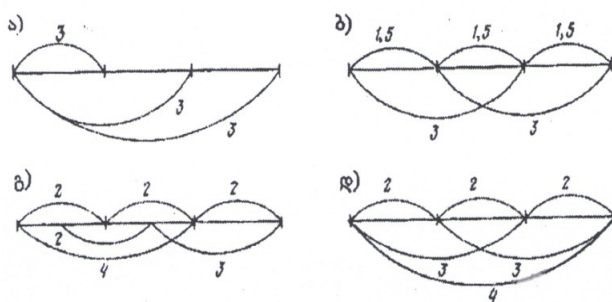
№120 – სახ. უნივერსიტეტის მ/კორპუსი – წმინდა ბარბარეს სახ. უბანი

№135 – სახ. უნივერსიტეტის მ/კორპუსი – წმინდა ბარბარეს სახ. უბანი (ნახევრად დიამეტრალური) აღნიშნულ მარშრუტებზე მუშაობს საშუალოდ 8-9 მიკროავტობუსი. ჩვენი შეხედულებით ამ მარშრუტების გაყოფა თავისუფლად შეიძლება. მაგალითად: №30 მარშრუტის (სიგრძე – 18 კმ) გაყოფა შესაძლებელია თორნიკე ერისთავის ქუჩაზე (მ/ს “დიდუბე”-სთან), №34 და №120 მარშრუტები (სიგრძე შესაბამისად – 17 კმ და 21 კმ) გაიყოფა კოლმეურნეობის მოედანზე, ხოლო №135 მარშრუტის (სიგრძე – 21.8 კმ) გაყოფა შეიძლება ცოტნე დადიანის ქუჩაზე (გადასასვლელ ხიდთან).

ამ მარშრუტების გაყოფის შემდეგ მგზავრობის ღირებულება შეიძლება შემცირდეს მინიმუმ 2-ჯერ, რაც უპირველესად იმ მგზავრთა ინტერესში შედის ვინც მოკლე მანძილზე მგზავრობს.

აღნიშნულის შესახებ მგზავრებთან საუბარმა დაგვარწმუნა, რომ 7-8 % არ ისარგებლებს გადაჯდომით და მონახავს სხვა ალტერნატიულ ვარიანტს. აბსოლუტური უმრავლესობისთვის კი, ქალაქის ინტერესებიდან გამომდინარე და იმის გათვალისწინებით, რომ მგზავრობის ღირებულება არსებულთან შედარებით შემცირებული იქნება, მისაღებია.

ტარიფების შემუშავება განსაზღვრის და მგზავრთა ინტერესების გათვალისწინების მიზნით მიზანშეწონილია განხილული იქნას საავტომობილო ტრანსპორტის მუშაობის პრაქტიკაში აპრობირებული ერთიანი და მანძილის მიხედვით (დიფერენცირებული) ტარიფების ფართოდ გამოყენების საკითხი, რაც ერთიანი, სანადელო, საუბნო გადაფარვითი და საუბნო ფასჩამოკლებით სახის ტარიფების დაწესებას ითვალისწინებს. რისი გამოყენების აუცილებლობა უპირველესად საგარეუბნო მარშრუტებზეა საჭირო და შესაძლებელი.



საავტომობილო ტარიფების სახეები

ა) ერთიანი; ბ) სანადელო გ) საუბნო გადაფარვითი; დ) საუბნო ფასჩამოკლებითი

ერთიანი ტარიფის შემთხვევაში მგზავრობის ღირებულება არ არის დამოკიდებული გადაყვანის მანძილზე და გადახდა წარმოებს ერთიანი განაკვეთით.

მანძილის მიხედვით ტარიფის შემთხვევაში გადახდის სისტემისაგან დამოკიდებულებით ასხვავებენ სანადელო საუბნო, საუბნო გადაფარვით და საუბნო ფასჩამოკლებით ტარიფებს, ყველა საუბნო ტარიფით გათვალისწინებულია საავტობუსო მარშრუტის დაყოფა სატარიფო უბნებად, რომლებიც შედგება რამდენიმე გადასარბენისაგან. სატარიფო

უბნის სიგრძეები შეიძლება იყოს ერთნაირი (ტოლი სატარიფო უბნები) ან სხვადასხვა სიგრძის (განსხვავებული). უკანასკნელ შემთხვევაში მარშრუტის ყველაზე უფრო რთულ ნაწილზე ადგენენ ნაკლები სიგრძის სატარიფო უბნებს.

დასკვნა

1. საავტომობილო ტრანსპორტის დარგში პოლიტიკის განმსაზღვრელმა ორგანომ, საქართველოს ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების სამინისტროს – ტრანსპორტის პოლიტიკის დეპარტამენტმა:

ტარიფების განმსაზღვრელი სტრუქტურული ერთეულებიდან პერიოდულად გამოითხოვოს ის აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც საჭიროა ტარიფის დასადგენად, გააანალიზოს იგი და რეალობიდან გამომდინარე, შესაბამისი რეკომენდაციით მიმართოს ტარიფის დამწესებელ ორგანოს, არგუმენტების არსებობის შემთხვევაში მისი კორექტირების თვალსაზრისით (შემცირების მიზნით).

არსებული (აპრობირებული) პრაქტიკის შესაბამისად, განიხილოს სატარიფო განაკვეთების და მოგების მაქსიმალური ზედა ზღვრის დანესების საკითხი.

2. ავტოსატრანსპორტო საწარმოებმა (გადამყვანმა ფირმებმა), მგზავრობის ტარიფების შემცირების მიზნით განიხილონ: სატრანსპორტო ტექნოლოგიური პროცესის გახორციელების რეალურ ხარჯებთან ტარიფების შესაბამისობის და მანძილების მიხედვით ტარიფების დადგენის მიზანშეწონილობის საკითხები.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშკოვი - "სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები". საგამომცემლო სახლი ტექნიკური უნივერსიტეტი. თბილისი 2009 წ. გვ. 412. უაკ 656. 13/249
2. ვ. ქართველიშვილი, დ. ძონენიძე, ნ. ნავაძე - "სავტომობილო გადაზიდვები". შ.პ.ს "დარბეგი". თბილისი 2006 წ.
3. საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წ. 7 ივლისის ბრძანება №35. "სავტომობილო ტრანსპორტის დარგში ტარიფების შემუშავების მეთოდოლოგიისა და პროცედურების დებულების დამტკიცების თაობაზე"