

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА СТАВОК НА УСЛУГИ ОАО «РЖД» ПРИГОРОДНЫМ КОМПАНИЯМ**

**Сакова А.С.,**

**научный руководитель канд. экон. наук, доцент Северова М.О.**

*Сибирский государственный университет путей сообщения*

С 1 января 2011 года в России сложилась принципиально новая система пригородного железнодорожного транспорта, в которой перевозки осуществляют пригородные пассажирские компании, а заказчиками этой услуги и регуляторами тарифов выступают субъекты Федерации. ОАО «РЖД» больше не осуществляет деятельность по перевозке пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении. Функции по перевозке пассажиров в дальнем следовании переданы Федеральной пассажирской компании.

Ныне существующая схема организации пригородных железнодорожных перевозок следующая: субъект РФ заказывает необходимый объем транспортных услуг, компания-перевозчик на основании определенного регионом объема услуг и спрогнозированного уровня затрат на их предоставление рассчитывает экономически обоснованный уровень тарифов для перевозки пассажиров. Субъекты РФ, рассмотрев материалы, утверждают экономически обоснованный уровень тарифов и устанавливают действующие тарифы на пригородные перевозки с учетом платежеспособности населения, а затем разницу между экономически обоснованными и действующими тарифами компенсируют перевозчикам.

Однако владельцем подвижного состава остаётся ОАО «РЖД», которое диктует условия по сдаче в аренду подвижного состава, где проходить техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт, чьи локомотивные бригады должны обслуживать перевозчиков, т.е. расходы этих компаний напрямую зависят от стоимости услуг, предоставляемых ОАО «РЖД». Пригородные компании пользуются инфраструктурой железнодорожного транспорта, за что государственный регулятор — Федеральная служба по тарифам — устанавливает тариф. В общем объеме себестоимости затраты пригородных компаний на услуги ОАО «РЖД» колеблются от 75-80%.

Тариф за пользование и аренду подвижного состава устанавливается для отдельных региональных подразделений на основе расходов, связанных с оказанием данных услуг по «Методике определения стоимости услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям», утвержденной ОАО «РЖД» в 2010 г. Однако существующая методика не всегда объективно отражает уровень затрат.

На текущем этапе функционирования Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении не предусмотрено ежегодное определение ставок на оказание услуг по техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам, аренде и эксплуатации подвижного состава. Взамен применяется процедура индексирования результирующего значения ставок с применением коэффициентов, утверждаемых Центральным Департаментом планирования и бюджетирования ОАО «РЖД» (ЦЭУБ) на предстоящий год на прогнозируемый уровень инфляции. Рассчитанные подобным образом ставки утверждаются старшим вице президентом ОАО «РЖД» и применяются в договорах с пригородными пассажирскими компаниями.

Описанная выше процедура определения ставок с применением единообразного для всех ее элементов индекса не отражает существующих изменений экономической конъюнктуры в течение финансового периода, таких как рост цен на основные

производственные ресурсы, изменение уровня заработной платы в основных отраслях экономики и отчислений в страховые фонды. Более того, именно в таком подходе может крыться одна из причин убыточности услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям. Так, в качестве примера было рассмотрено определение ставки на оказание услуги по управлению и эксплуатации подвижным составом. Расчет утвержденной ставки для 2011 года производился путем индексирования ставки предыдущего (2010) года на коэффициент, учитывающий прогнозный уровень инфляции. При разложении ставки по составным элементам (элементам затрат) и их последующем расчете с применением дифференцированных коэффициентов индексации для каждого элемента получена иная, большая величина ставки (более чем на 7%). За счет разницы в ставках (дифференцированной и утвержденной) выявился неучтенный убыток в размере 61,2 млн.р. В таблице 1 представлены результаты анализа индексации ставок различными способами для технического обслуживания (ТО), текущего ремонта (ТР) и капитального ремонта (КР) по видам тяги.

Таблица 1 - Сравнительная характеристика ставок на услуги

Вид работ и подвижного состава	Ставка 2010 г.	Ставка 2011 г.		Разница ставок, руб.	Вагоно-километры, тыс.	Прибыль (-), убыток (+), тыс. р.
		С применением методики ЦЭУБ (I=6%)	С применением дифференцированных индексов			
ТО	МВПС	2,32	2,455	0,1400	67128	10097,3
	Тепловозы	0,516	0,547	0,035	3271,786	113,9
ТР	МВПС	2,207	2,339	0,130	67128	9463,8
	Тепловозы	0,437	0,463	0,028	3271,786	91,7
КР	МВПС	0,749	0,794	0,0497	67128	3562,3
	Тепловозы	1,764	1,870	0,120	3271,786	392,4

Расчеты позволяют сделать вывод о необходимости проведения гибкой индексации рассчитанных ставок, которая бы учитывала изменения структуры расходов, увеличения стоимости основных фондов, отражающихся в относимых затратах, изменения в законодательстве и другие факторы.

Наряду с гибкой индексацией необходимо уточнить перечень статей расходов, учитываемых при расчете ставок, в соответствии с изменениями в Классификаторе расходов. Для получения полной и объективной величины ставок следует учитывать дополнительные статьи затрат, отражающих оказание услуг пассажирским компаниям, для чего необходим тщательный анализ отчетности о расходах с целью их выявления и отнесения на измерители.

Расчет научно-обоснованных затрат, связанных с оказанием услуг пригородным компаниям, может стать основой для установления экономически обоснованных ставок или определения действительной рентабельности услуг или финансового результата от их оказания.