

ППК» и можно использовать в качестве базы для оценки факторов макросреды других пригородных пассажирских компаний.

Библиографический список

1. Арутюнова Д. В. Стратегический менеджмент / Д. В. Арутюнова. – Таганрог : ТТИ ЮФУ, 2010. – 122 с.

2. Дюков И. Стратегия развития бизнеса. Практический подход / И. Дюков. – СПб. : Питер, 2008. – 236 с.

3. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на пери-

од до 2030 года (разработан Минэкономразвития РФ). – URL : <http://base.garant.ru> (дата обращения 15.01.2015).

4. Распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом». – URL : <http://base.consultant.ru> (дата обращения 10.01.2015).

5. Томпсон А. А. Стратегический менеджмент : концепции и ситуации для анализа / А. А. Томпсон, А. Дж. Стрикленд. – М. : Вильямс, 2006. – 928 с.

6. Федеральная служба государственной статистики. – URL : <http://www.gks.ru> (дата обращения 16.01.2015).

УДК 339.138

Т. М. Шманёв, Е. К. Шмарина

Октябрьская региональная служба развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре ОАО «РЖД»

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОАО «РЖД» В СФЕРЕ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрены общие принципы выделения составляющих в структуре доходов и расходов по перевозкам. Проанализирована инфраструктурная составляющая в структуре расходов, выявлена взаимосвязь между вагоно-километровой работой в пригородном сообщении и полученными ОАО «РЖД» доходами от оказания услуг инфраструктуры.

Тариф, инфраструктурная составляющая, вагоно-километр.

В условиях экономических преобразований и реформ в России и ориентации на ускоренное решение социально-экономических проблем, на повышение жизненного уровня населения, на удовлетворение его потребностей, в том числе в передвижении, эффективное развитие системы пассажирских сообщений приобретает особую актуальность.

Правильная тарификация работ и услуг железнодорожного транспорта – задача слож-

ная, поэтому заслуживает комплексного рассмотрения. Установление тарифов (цен) – одно из самых важных решений в любом бизнесе. Поведение цен на рынке представляет собой сложный процесс, и в зависимости от установленной цены компания может как получить большую прибыль, так и понести значительные потери. Важно отметить, что ценообразование не основано на данных какой-то одной науки, а опирается на знания и достижения

множества теоретических разработок, в частности, в области бухгалтерского учета, экономики и маркетинга.

Выделение составляющих в доходах и расходах от перевозок, определение их содержания

Деятельность ОАО «РЖД» составляют грузовые и пассажирские перевозки. Услуги инфраструктуры и локомотивной тяги ОАО «РЖД» можно связать с процессом перевозок.

В структуре доходов и расходов от услуг по перевозкам выделяются элементы, представляющие собой часть работ и затрат на предоставление инфраструктуры (в том числе вокзалов), локомотивной тяги, ремонт подвижного состава, обслуживание и подготовку к перевозкам подвижного состава, обслуживание клиентов, прочие виды работ, отнесенных к себестоимости перевозок. Выделяются три составляющие:

- вагонная;
- локомотивная;
- инфраструктурная (в том числе вокзальная).

Все затраты, относящиеся к эксплуатации вокзалов и к услугам вокзалов (поскольку те являются составной частью инфраструктуры) отнесены к инфраструктурной составляющей, но показываются отдельной строкой [2].

Состав затрат по инфраструктурной составляющей (без учета вокзальной)

В инфраструктурную составляющую расходов ОАО «РЖД» от перевозок включаются следующие группы статей [1]:

- работы по содержанию, текущему и капитальному ремонту и обслуживанию объектов инфраструктуры, амортизационные отчисления по объектам инфраструктуры;

- работы по эксплуатации инфраструктуры и по управлению перевозочным процессом;
- работа локомотивов в хозяйственном движении;
- работы по осуществлению начально-конечных операций (НКО), в том числе работа локомотивов на маневрах;
- работы по содержанию, экипировке, обслуживанию, текущему и капитальному ремонту маневровых локомотивов, амортизационные отчисления по маневровым локомотивам;
- работы по обслуживанию вагонов и контейнеров в пути следования на станциях;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы структурных подразделений, осуществляющих содержание, текущий и капитальный ремонт, обслуживание и эксплуатацию инфраструктуры, а также часть общепроизводственных и общехозяйственных расходов, связанных с работой локомотивов на маневрах, с работами по содержанию, экипировке, обслуживанию, текущему и капитальному ремонту маневровых локомотивов, с обслуживанием вагонов и контейнеров в пути следования на станциях;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы вспомогательно-административных подразделений.

Инфраструктурной составляющей расходов от перевозок соответствует инфраструктурная составляющая доходов от перевозок, которая определяется как сумма инфраструктурных составляющих провозной платы, рассчитанной по тарифам, и инфраструктурных составляющих дополнительных доходов, рассчитываемых исходя из ставок дополнительных сборов. Инфраструктурная составляющая доходов ОАО «РЖД» от перевозок представляет собой сумму доходов по инфраструктурным составляющим тарифов на грузовые и пассажирские перевозки и дополнительных доходов от грузовых и пассажирских перевозок.

Инфраструктурная составляющая в тарифах ОАО «РЖД» на перевозки представляет собой плату за предоставление доступа к инфраструктуре. После принятия инфраструктур-

турного преysкуранта (Приказ ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1) инфраструктурная составляющая в тарифах стала эквивалентна тарифу на предоставление доступа к инфраструктуре, рассчитанного в инфраструктурном преysкуранте и включающего в себя плату за доступ к инфраструктуре и плату за НКО, включенные в тариф.

Плата за доступ к инфраструктуре – это тариф, удерживаемый с перевозчика за предоставление возможности осуществления перевозок на железнодорожных путях общего пользования, покрывающий затраты на содержание и ремонт объектов инфраструктуры, а также затраты на капитальные вложения.

Тарифы на предоставление инфраструктуры рассчитываются исходя из нормативной величины затрат на НКО и на единицу движущихся операций (тонно-километр, вагону-километр и т. д.).

Инфраструктурная составляющая в дополнительных сборах и дополнительных доходах от грузовых и пассажирских перевозок должна соответствовать сумме дополнительных сборов и доходов, связанных с предоставлением услуг инфраструктуры.

Суммы дополнительных сборов, связанных с предоставлением инфраструктуры, рассчитываются из нормативных затрат на данные операции.

При этом расходы, доходы, тарифы и сборы, связанные с предоставлением услуг инфраструктуры или прочими услугами клиентам, в которых задействована инфраструктура в том случае, если ОАО «РЖД» не является перевозчиком, не относятся к инфраструктурной составляющей, поскольку не являются доходами, расходами и тарифами, связанными с грузовыми или пассажирскими перевозками.

Прозрачность выделения инфраструктурной составляющей в тарифах, дополнительных доходах и сборах, а также в доходах и расходах от перевозок является необходимым и достаточным условием обеспечения недискриминационного доступа к инфраструктуре при формировании новой тарифной системы [5].

Структура тарифов на услуги использования инфраструктуры и перечень работ, затраты по которым учтены в этих тарифах

Перечень работ (услуг), выполняемых ОАО «РЖД», затраты по которым учтены в ценах (тарифах) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика:

1) формирование расписания движения поездов перевозчика в порядке и в сроки, предусмотренные Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» [4];

2) формирование в пунктах формирования и оборота на путях общего и не общего пользования пассажирских поездов из собственных (арендованных) пассажирских вагонов перевозчика, собственного (арендованного) мотор-вагонного подвижного состава перевозчика в пределах технологического процесса перевозки;

3) предоставление путей общего и не общего пользования, других объектов инфраструктуры для отстоя собственных (арендованных) пассажирских вагонов перевозчиков, собственного (арендованного) мотор-вагонного подвижного состава перевозчика в течение времени, предусмотренного технологическим процессом перевозки и расписанием движения пассажирских поездов (включая текущее обслуживание, текущий и капитальный ремонт пути и других объектов инфраструктуры в пунктах отстоя и ремонта пассажирских вагонов, мотор-вагонного подвижного состава);

4) подача-уборка пассажирских поездов перевозчиков по путям общего пользования от места формирования (отстоя в пункте оборота) к платформе отправления (прибытия) поезда отправления (прибытия) поезда в пределах технологического процесса работы

станции (технологического процесса перевозки);

5) предоставление путей общего пользования, других объектов инфраструктуры, обеспечивающих продвижение поездов перевозчика по инфраструктуре ОАО «РЖД» в соответствии с утвержденным расписанием движения пассажирских поездов (включая текущее обслуживание, текущий и капитальный ремонт пути и других объектов инфраструктуры в местах общего пользования);

6) диспетчерское управление перевозкой;

7) электроэнергия на тягу поездов перевозчиков (при использовании локомотивной и мотор-вагонной тяги);

8) проведение в пути следования маневровой работы по отцепке, прицепке собственных (арендованных) вагонов, по подаче и уборке вагонов от поезда к месту отстоя, если это предусмотрено расписанием движения пассажирских поездов;

9) техническое обслуживание по программе ТО-1 пассажирских вагонов локомотивной тяги в пути следования;

10) экипировка пассажирских вагонов локомотивной тяги пригородного сообщения в пути следования;

11) текущее обслуживание, текущий и капитальный ремонт и амортизация средств вычислительной техники, сети передачи данных, инженерного оборудования и АСУ, текущее обслуживание, текущий и капитальный ремонт и амортизация системы управления пассажирскими перевозками «Экспресс-3»;

12) текущий ремонт зданий, сооружений, оборудования и инвентаря, связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении (в том числе вокзалов);

13) обслуживание зданий, сооружений, оборудования и инвентаря, связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении (в том числе вокзалов);

14) эксплуатация и обслуживание АСОКУ-ПЭ на перронах вокзалов и на остановочных пунктах;

15) амортизация устройств АСОКУПЭ на перронах вокзалов и на остановочных пунктах;

16) содержание восстановительных поездов.

В перечень не входят работы (услуги) по предоставлению локомотивных бригад; услуги локомотивной тяги (исключая электроэнергию на тягу); техническое обслуживание пассажирских вагонов, курсирующих в пригородном сообщении в пунктах формирования и оборота; экипировка пассажирских вагонов, курсирующих в пригородном сообщении в пунктах формирования и оборота; текущий отцепочный ремонт пассажирских вагонов, курсирующих в пригородном сообщении; ремонт пассажирских вагонов, курсирующих в пригородном сообщении.

Взаимосвязь вагоно-километровой работы и полученных доходов ОАО «РЖД» в пригородном сообщении

Вагоно-километровая работа – это количественный показатель работы подвижного состава, который характеризует объем выполненной работы и является основанием для взаиморасчетов ОАО «РЖД» с перевозчиками.

Тарифы на услуги использования инфраструктуры ОАО «РЖД» определяются по базовым ставкам тарифной схемы И1 за 1 поезд и базовым ставкам тарифных схем И2 и И3, установленным в расчете за 1 вагон в составе пригородного поезда в зависимости от типа подвижного состава на соответствующих участках (электрифицированных и смешанных или только на неэлектрифицированных).

Основой для формирования базовых ставок И1, И2, И3 служат эксплуатационные расходы железных дорог по форме 7/у, рассчитанные на соответствующие измерители. Все расходы, связанные с перевозками в пригородном сообщении, постатейно в разрезе хозяйств были распределены на три группы:

1) И1 – расходы, зависящие от размеров движения и дальности поездки (поездо-км). Это самая большая группа расходов. В нее вошли расходы хозяйств движения, автоматики и телемеханики, сигнализации и связи,

электрификации и электроснабжения, а также основная доля расходов хозяйства пути;

2) И2 – расходы, зависящие от размеров движения, составности и дальности поездки (вагоно-км). В эту группу включена часть расходов хозяйства пути, связанная с текущим содержанием и капитальным ремонтом верхнего строения пути (ст. 2101 и 2110 «Номенклатуры расходов основных видов хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта» 2002 г.), а также затраты на техническое обслуживание по программе ТО-1 пассажирских вагонов в пути следования (ст. 2005 там же);

3) И3 – расходы, зависящие только от составности. В эту группу включены расходы, связанные с текущим ремонтом и обслуживанием зданий, сооружений, оборудования и инвентаря, с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении (ст. 2002, 2004). Зависимость данных расходов от количества вагонов в определенном смысле условна, она отражает пассажиропоток на вокзалах, на станциях и на остановочных пунктах [3].

Понимание структуры тарифной схемы позволяет наиболее эффективно управлять перевозочным процессом в части предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта при перевозке пассажиров в пригородном сообщении.

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта при перевозке пассажиров в пригородном сообщении, а также объем вагоно-километровой работы планируются по дорогам на основании запросов пригородных пассажирских компаний.

При этом прямой зависимости между ростом (снижением) вагоно-километровой работы и доходов от предоставления услуг инфраструктуры нет.

Существенную роль играют внешние изменения вагоно-километровой работы: отмена (назначения) поездов, изменение составности, вид тяги, дальность поездки (см. таблицу).

Так, при ежедневном курсировании поезда моторвагонным подвижным составом на расстояние 150 км доходы инфраструктуры в месяц составят 800 тыс. руб. При снижении составности до четырех вагонов изменение вагоно-километровой работы составит 50%, а доходы снизятся лишь на 9%. При обслуживании данного участка вагонами локомотивной тяги при сохранении восьми вагонов в поезде объемные показатели не изменятся, однако доходы от оказания услуг инфраструктуры снизятся на 16%. При изменении типа тяги и составности снижаются показатели и вагоно-километровой работы, и доходов.

Взаимосвязь изменения вагоно-километровой работы и полученными ОАО «РЖД» доходами от услуг инфраструктуры в пригородном сообщении (для примера – расстояние 150 км)

Количество вагонов	Поездо-километр, тыс. поездо-км	Вагоно-километр, тыс. ваг-км	Доход в месяц, тыс. руб.
8	4,65	37,2	800
Снижение составности			
4	4,65	18,6 (–50 %)	730 (–9 %)
Сравнение видов тяги (на электрифицированном и неэлектрифицированном участке), составность неизменна			
8	4,65	37,2	678 (–16 %)
Сравнение видов тяги (на электрифицированном и неэлектрифицированном участке) с учетом снижения составности			
1	4,65	4,65 (–87 %)	556 (–30 %)

Заключение

С одной стороны, снижение вагоно-километровой работы позволяет уменьшить расходы перевозчиков, с другой – это недополученные доходы ОАО «РЖД». Необходимо найти разумный баланс между данными факторами, чтобы снижение нагрузки на субъекты и на пассажиров (через стоимость проезда) не ухудшило качество содержания инфраструктуры.

Библиографический список

1. Приказ Министерства транспорта РФ от 18.07.2007 г. № 99 «О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования».
2. Приказ Министерства транспорта РФ от 31.12.2010 г. № 311 «Об утверждении порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД».
3. Приказ ФСТ России от 27.07.2010 № 156-т/1 «Об утверждении цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО „Российские железные дороги“ при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации и правил их применения».
4. Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».
5. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 г. № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».