

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Московский государственный университет путей сообщения»  
МГУПС (МИИТ)

На правах рукописи



**ЩУКИН ВЛАДИМИР ВЯЧЕСЛАВОВИЧ**

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ  
СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРИГОРОДНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика,  
организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами –  
транспорт)

Диссертация  
на соискание ученой степени кандидата  
экономических наук

Научный руководитель  
доктор экономических наук, доцент  
Кожевников Юрий Николаевич

Москва – 2015

**СОДЕРЖАНИЕ:**

<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА.....</b>	<b>11</b>
1.1. Роль пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в транспортной системе России.....	11
1.2. Существующие подходы к регулированию тарифов на услуги, оказываемые в условиях естественной монополии.....	25
1.3. Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки.....	36
1.3.1. Опыт ЕС.....	37
1.3.2. Опыт США.....	40
1.3.3. Опыт Великобритании.....	43
1.3.4. Опыт Германии.....	47
1.3.5. Опыт Японии.....	50
1.3.6. Опыт Китая.....	52
1.4. Эволюция отечественного регулирования тарифов и ценообразования на железнодорожном транспорте.....	53
<b>ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА.....</b>	<b>62</b>
2.1. Финансово-экономические параметры работы пригородного пассажирского комплекса.....	63
2.2. Оценка факторов, определяющих убыточность пригородного пассажирского комплекса.....	83
2.3. Основные принципы повышения уровня безубыточности пригородного пассажирского комплекса.....	92
<b>ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ ВНЕДРЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В РАМКАХ СИСТЕМЫ СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....</b>	<b>103</b>
3.1. Оценка расходов, входящих в состав тарифа на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, в разрезе железных дорог Российской Федерации.....	103
3.2. Разработка методических подходов к формированию механизма распределения бюджетных средств.....	114
3.3. Определение показателей эффективности перевозочной деятельности на примере железных дорог.....	122
3.4. Алгоритм расчета диапазонов эффективности перевозочной деятельности на основе оценки дополнительных критериев.....	130
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>145</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....</b>	<b>151</b>
Приложение А.....	164
Приложение Б.....	177
Приложение В.....	190
Приложение Г.....	202
Приложение Д.....	221

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** Развитие железнодорожного транспорта во многом зависит от модели и условий государственного регулирования цен (тарифов) на работы (услуги) по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования.

Система регулирования железнодорожного транспорта должна обеспечивать эффективное функционирование отрасли в сложившихся экономических условиях с учетом важности и актуальности вопросов, связанных с ценовой доступностью данного вида транспорта для пользователей (пассажиров) при сохранении баланса интересов участников перевозочного процесса.

Пригородный железнодорожный комплекс в настоящее время испытывает недостаток финансовых средств, необходимых для достижения высокого уровня транспортной доступности на территории многих субъектов Российской Федерации. Только в течение 2014 года по всей сети железных дорог было отменено порядка 500 поездов в связи с оптимизацией маршрутной сети, осуществляемой субъектами Российской Федерации в целях снижения уровня финансовой ответственности. Согласно проведенным этапам реформирования железнодорожной отрасли, обеспечение функционирования указанного комплекса находится в рамках компетенции пригородных пассажирских компаний и ОАО «РЖД», а также в пределах ответственности (в том числе финансовой) федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, которые осуществляют заказы на транспортное обслуживание населения.

Во многих субъектах Российской Федерации железнодорожное пригородное сообщение является стратегически важным, а в ряде регионов и единственным видом транспорта. Действующая система регулирования

пригородных пассажирских перевозок создана для решения вопросов, связанных с выходом на безубыточный уровень работы пригородного пассажирского комплекса в целом, ценовой доступности пригородных перевозок для пассажиров, а также с обновлением парка подвижного состава, который имеет предельный уровень морального и физического износа.

Остаются актуальные до настоящего времени вопросы, связанные с разработкой оптимальных подходов к субсидированию железнодорожных пригородных перевозок, в том числе в части распределения средств федерального бюджета на покрытие расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям. Кроме того, отдельного внимания требует формирование и распределение доходов и расходов пригородных пассажирских компаний, осуществляющих перевозки пассажиров в нескольких субъектах Российской Федерации.

В связи с вышеизложенным, тема диссертационного исследования, посвященная экономическому обоснованию системы субсидирования пригородных железнодорожных перевозок, является актуальной.

**Степень разработанности проблемы.** Функционирование железнодорожного транспорта общего пользования в современном понимании неразрывно связано с теоретико-идеологическими основами ведущих специалистов железнодорожной отрасли. Общие вопросы проблематики пригородного железнодорожного комплекса в данном диссертационном исследовании были рассмотрены на основе трудов известных ученых, занимавшихся вопросами развития экономики железнодорожного транспорта. Для анализа и исследования общих вопросов железнодорожного транспорта использовались труды И.В. Белова, Т.В. Богдановой, В.Г. Галабурды, Р.А. Кожевникова, Ю.Н. Кожевникова, В.А. Козырева, Б.М. Лapidуса, В.А. Крейнина, Л.А. Мазо, Д.А. Мачерета,

О.Ф. Мирошниченко, А.В. Рышкова, Ю.И. Соколова, Н.П. Терешинной, М.Ф. Трихункова, Т.С. Хачатурова, И.А.Чернигиной, Н.М. Шеремета, Л.В. Шкуриной, А.М. Шульги и других.

Теоретическую и методическую основу исследования составляют научные труды в области экономической проблематики пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте таких ученых как А.Л. Артемов, В.Л. Белозеров, Ю.В. Елизарьев, Е.П. Локтев, В.В. Мишанин, А.А. Мусловец, А.Е. Огинская, В.А. Персианов, Н.А. Потапович, Ю.З. Саакян, М.М. Толкачева, М.А. Шнейдер, Ф.И. Хусаинов и других.

Несмотря на достижения в области развития пригородного железнодорожного транспорта, следует признать, что на сегодняшний день не сформированы полные и практически применимые параметры функционирования данного вида транспорта. Условия реформирования железнодорожной отрасли на сегодняшний день требуют совершенствования и изменения системы субсидирования пригородных железнодорожных перевозок. Поэтому можно говорить о наличии отдельных пробелов в теоретических и методологических аспектах деятельности железнодорожной отрасли в целом.

**Цели и задачи диссертационного исследования.** Целью диссертационного исследования является разработка экономического инструментария по совершенствованию системы государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

Для достижения указанной цели в рамках диссертационного исследования ставятся следующие задачи:

- исследовать модели функционирования пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, сформировавшиеся в результате реформирования отрасли;

- выявить возможность учета расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в разрезе субъектов Российской Федерации, а также уточнить отдельные показатели для распределения указанных расходов;

- раскрыть ключевые элементы проблематики функционирования пригородного пассажирского комплекса, в том числе связанные с системой его субсидирования;

- разработать методические подходы к формированию оптимального механизма субсидирования железнодорожных пригородных перевозок;

- осуществить применение дополнительных методических рекомендаций к существующей системе субсидирования пригородного комплекса.

**Объектом диссертационного исследования** является пригородный железнодорожный комплекс, включающий в себя все организации и ведомства, обеспечивающие его функционирование.

**Предметом исследования** является система управления экономической деятельностью железнодорожного пригородного пассажирского комплекса и взаимоотношения между участниками ее функционирования, действующих с соответствующей степенью ответственности.

**Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК.** Диссертационная работа соответствует п. 1.4.83 «Экономическое обоснование систем управления на транспорте» и п. 1.4.92 «Организация управления на транспорте» паспорта специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)».

**Методология и методы исследования.** В процессе выполнения диссертационной работы применялись различные методы научного

исследования: методы системного анализа, методы математической статистики, логических оценок, сравнения и сопоставления, а также аналитические методы: графический, факторный и другие.

**Информационно-эмпирической базой исследования,** обеспечивающей объективность и достоверность выводов, рекомендаций и предложений, послужили нормативно-правовые акты Российской Федерации (Федеральные законы, приказы, постановления Правительства Российской Федерации), официальные данные о финансово-экономической деятельности ОАО «РЖД» и пригородных пассажирских компаний, материалы монографических исследований отечественных и зарубежных ученых, научно-практических конференций, учебных семинаров, периодической печати и сети интернет.

**Нормативно-институциональная база исследования** представлена рядом нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность предприятий железнодорожного транспорта в пригородном сообщении как на федеральном, так и на региональном уровне.

**Научная новизна.** Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем.

- Определены подходы к сравнению моделей структурных преобразований, апробированных за рубежом при проведении реформирования железнодорожных отраслей, в том числе пассажирского комплекса;

- Зафиксированы показатели расходной базы услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в пригородном сообщении в разрезе субъектов Российской Федерации, определенной в соответствии с действующими объемными показателями распределения;

- Определены недостатки, полученные в результате применения действующей методики распределения федеральных бюджетных средств на

покрытие инфраструктурных расходов пригородного комплекса по железным дорогам Российской Федерации;

- Выработаны методические подходы к порядку распределения государственных дотаций на покрытие инфраструктурных расходов ОАО «РЖД» с учетом применения дополнительных объемных и финансово-экономических показателей деятельности компаний-перевозчиков.

**Наиболее существенные новые научные результаты, полученные непосредственно соискателем и выносимые на защиту.**

- Выявлены подходы к определению показателей расходной базы услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении в разрезе субъектов Российской Федерации;

- Предложен двухуровневый дифференцированный подход к определению объемных и финансово-экономических показателей деятельности пригородного пассажирского комплекса;

- Разработана методика распределения государственных дотаций на покрытие инфраструктурных расходов между железными дорогами Российской Федерации с учетом применения дополнительных объемных и финансово-экономических показателей деятельности пригородного пассажирского комплекса;

- Определены диапазоны эффективности деятельности пригородного комплекса, которые фиксируют уровень производительности и эффективности его работы в конкретном регионе;

- Осуществлено распределение показателей эффективности деятельности пригородного комплекса по предложенным диапазонам с его обоснованием по отдельным железным дорогам;

- Произведена апробация предлагаемой в диссертационном исследовании методики на примере четырех железных дорог Российской Федерации.

**Достоверность результатов исследования** подтверждается существующими общепринятыми научными методами и их корректным использованием в работе. Кроме того, достоверность обеспечена использованием данных, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, а также официальных данных статистической отчетности о финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и пригородных пассажирских компаний.

**Теоретическая значимость** заключается в том, что в отличие от действующих методик распределения федеральных дотаций, был предложен механизм распределения с учетом ряда дополнительных финансово-экономических и объемных показателей, применение которого возможно в разрезе как железных дорог, так и субъектов Российской Федерации.

**Практическая значимость** заключается в том, что результаты работы могут быть использованы для комплексных разработок в области изменения действующего механизма регулирования и субсидирования пригородного пассажирского комплекса. Результаты исследования могут быть использованы в условиях ограничения бюджетных средств, выделяемых на железнодорожную отрасль в целом.

**Реализация и апробация.** Научные и практические результаты диссертационного исследования обсуждались и получили положительную оценку на заседании кафедры «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения МГУПС (МИИТ). Кроме того, положения диссертационного исследования были изложены в рамках Всероссийского совещания, посвященного итогам работы органов регулирования в 2014 году и определения основных задач на 2015 и 2016 годы. Данное совещание проведено в ФСТ России 2-3 апреля 2015 года.

**Публикации.** Основные результаты исследований, представленные в диссертации, опубликованы в четырех научных работах общим объемом 1,1

п.л., в том числе три статьи объемом 0,9 п.л. – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией России (авторский вклад 0,6 п.л.) [88-90].

## **ГЛАВА 1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА**

### **1.1 Роль пригородных пассажирских железнодорожных перевозок в транспортной системе России**

Реализация современных направлений модернизации экономических параметров Российской Федерации и формирование производственного потенциала требует создания и развития социально-экономических систем, в том числе системы транспортного обеспечения населения. В этой связи необходимо развитие транспортного рынка во всех направлениях.

Транспортный рынок – полигон коммуникаций, на котором осуществляется комплекс предприятий одного или нескольких видов транспорта, оказывающих свои услуги на соответствующей территории с учетом своих технико-экономических особенностей, возможностей и запросов потребителей [63].

Среди указанных видов транспорта именно железнодорожный лежит в основе транспортной системы Российской Федерации и является важным элементом в обеспечении транспортной мобильности населения[10]. Пассажирские перевозки занимают особую нишу транспортного рынка, так как обусловлены гарантией государства, зафиксированной в статье 27 Конституции Российской Федерации, – свободе передвижения граждан[91].

Свободу передвижения граждан, закрепленную на законодательном уровне, осложняет ряд трудностей и противоречий, связанных с политическими, социальными, географическими, политическими и иными факторами.

Выделяют основные функции железнодорожных перевозок в жизни общества:

- производственно-экономические (проезд к месту работы, учебы, командировки);

- социально-бытовые (поездки для собственных нужд, в том числе перемещения к месту отдыха);
- социально-культурные (поездки к месту отдыха).

Рынок транспортных услуг пассажирского комплекса включает в себя внутригородские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров[52].

Пригородные пассажирские перевозки в сформированных экономических условиях являются наиболее востребованными по сравнению с остальными видами перевозок[53]. Доля железнодорожных перевозок пассажиров в общем объеме перевозок пассажиров всеми видами транспорта составляет более 40%[38].

Экономические показатели функционирования отдельных сегментов рынка, а также ключевые параметры определенных регионов страны в значительной степени зависят от транспортной обеспеченности[60]. Многие ученые-экономисты, занимающиеся проработкой вопросов, связанных с экономической деятельностью государства и параметрами такой деятельности, отмечают в своих трудах значимость железнодорожного транспорта в целом [27,50,46,43,111].

Вместе с тем В.В.Леонтьев в своей модели «затраты-выпуск» в рамках межотраслевого баланса отмечает важность перевозок пассажиров в общем комплексе развития экономики государства[32]. Стабильное функционирование транспортной системы, обеспечивающей доставку грузов к местам производства, а также людей к рабочим местам, должно быть осуществлено в экономически развитом государстве для его дальнейшего становления[71]. Помимо этого работники транспорта участвуют в создании общественного продукта и национального дохода государства[9]. Транспортная продукция, реализуемая в производственном

процессе, является источником доходов, которые покрывают эксплуатационные расходы и являются источником накопления[18].

При этом перевозки железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении постоянно находятся в конкурентной среде с другими видами пригородного сообщения, в том числе с автомобильным. В то же время железнодорожный транспорт имеет как преимущества, так и недостатки перед автомобильным сообщением[55].

Так, в качестве преимуществ выступает:

- высокая эффективность перевозки пассажиров на средние расстояния;
- высокая провозная способность;
- низкая экологическая нагрузка;
- высокий уровень безопасности перевозок.

Из недостатков выделяют недоступность в некоторых удаленных регионах, невысокую скорость перевозок, а также высокую себестоимость перевозок на отдельных малоинтенсивных направлениях. Перед государством стоит важная задача в создании условий для повышения подвижности населения[11,12].

**Транспортная подвижность населения** – количество поездок на железнодорожном транспорте, приходящихся на одного жителя в течение года[35]. Исходя из среднего показателя подвижности населения на железнодорожном транспорте, в диссертации отмечается динамика увеличения общего объема перевозок на железнодорожном транспорте общего пользования в пригородном сообщении. Динамика количества отправленных пассажиров и пассажирооборота на железнодорожном транспорте представлена на рисунке 1 и рисунке 2.

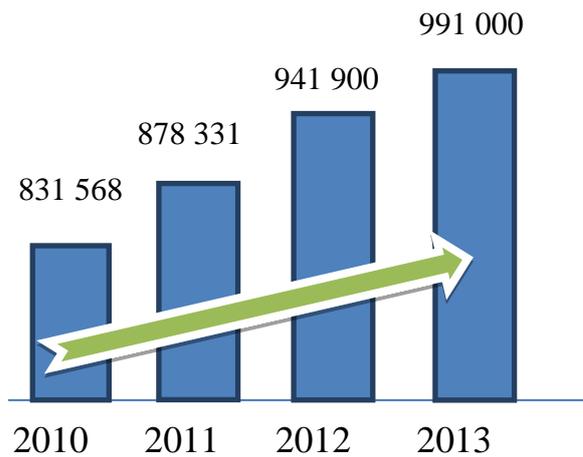


Рисунок 1 – Количество отправленных пассажиров на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении в 2010-2013 гг., тыс. пасс.

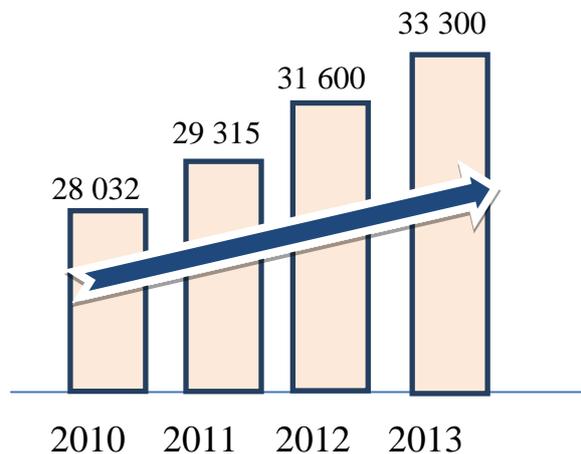


Рисунок 2 – Изменение пассажирооборота железнодорожного транспорта в пригородном сообщении в 2010-2013 гг., млн. пасс-км.

В настоящее время пригородные пассажирские перевозки на территории Российской Федерации осуществляются в 73 субъектах Российской Федерации. Условия функционирования пригородных железнодорожных перевозок в каждом из них различны. Оценка таких условий можно провести, используя термин транспортной доступности [31].

**Транспортная доступность** – экономическая категория, определяющая уровень развития транспортного комплекса, а также уровень социально-экономического развития субъекта Российской Федерации [77].

При этом транспортная доступность определяется как по всем видам транспорта, так и в разрезе одного из видов (железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении)[72]. Транспортная доступность характеризуется двумя составляющими: стоимостной и технологической. Технологическая составляющая определяет возможность осуществления перевозочного процесса в любой момент времени при различных условиях. В свою очередь, стоимостная составляющая является ценовой доступностью транспортных услуг[116].

Транспортная доступность неразрывно связана с термином транспортная обеспеченность территории.

**Транспортная обеспеченность территории** характеризуется возможностью экономических субъектов пользоваться транспортной сетью[51].

Существует ряд показателей, с помощью которых возможно определить транспортную обеспеченность территории:

1. Густота сети на 100 кв.км.

$$d_s = \frac{L_{\text{э}}}{S} \quad (1)$$

где  $d_s$  – густота сети, км путей/100 кв. км.;

$L_{\text{э}}$  – протяженность эксплуатационной сети железных дорог, км.;

$S$  – площадь территории, кв. км.

В таблице 1 представлена детализация субъектов Российской Федерации по параметру густоты железнодорожных путей.

Таблица 1 – Густота железнодорожных путей сообщения по субъектам Российской Федерации за 2014 год

Густота железнодорожных путей сообщения общего пользования (км путей на 1000 кв. км территории)	Субъекты Российской Федерации
от 0 до 100	Республика Коми, Сахалинская область, Амурская область, Хабаровский Край, Приморский Край, Республика Саха (Якутия), Томская область, Новосибирская область, Омская область, Иркутская область, Красноярский край, Алтайский край, Республика Бурятия, Ямало-Ненецкий автономный округ, Тюменская область, Пермский край, Республика Марий Эл, Кировская область, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Калмыкия, Мурманская область, Вологодская область, Архангельская область
от 100 до 200	Еврейская автономная область, Кемеровская область, Республика Хакасия, Курганская область, Ульяновская область, Оренбургская область, Нижегородская область, Удмуртская республика, Республика Татарстан, Республика Башкортостан, Республика Северная Осетия - Алания, Ставропольский край, Кабардино-Балкарская республика, республика Ингушетия, республика Дагестан, Псковская область, Республика Карелия, Ивановская область, Костромская область, Ярославская область.
от 200 до 300	Белгородская область, Брянская область, Воронежская область, Калужская область, Орловская область, Рязанская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Новгородская область, республика Адыгея, Краснодарский край, республика Мордовия, Чувашская республика, Самарская область, Саратовская область, Челябинская область
от 300 до 400	Владимирская область, Курская область, Липецкая область, Тульская область, г. Санкт-Петербург, Ленинградская область
более 500	г. Москва и Московская область

2. Транспортная обеспеченность населения на 10 тыс. чел. определяется как отношение эксплуатационной длины железных дорог и количества населения, проживающего в районах тяготения к железным дорогам.

## 3. Обобщенный показатель Энгеля[52].

$$d_{\text{э}} = \frac{L_{\text{э}}}{\sqrt{SH}} \quad (2)$$

$N$  – численность населения субъекта Российской Федерации, тыс. чел.

Обобщенный показатель Энгеля может не в полной мере отражает объективную реальность при сравнении транспортной обеспеченности в различных субъектах Российской Федерации. Показатели Энгеля по субъектам Российской Федерации представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Обобщенный показатель Энгеля в разрезе субъектов Российской Федерации

	Субъект РФ	Длина железнодорожных путей общего пользования (км.)	Площадь территории субъекта РФ (кв.км.)	Численность населения субъекта РФ (чел.)	Индекс транспортной обеспеченности
1	2	3	4	5	6
№	Российская Федерация	80 926,10	10 964 612,00	131 204 307	2,13
	Северо-Западный федеральный округ	13 134,50	1 532 321,00	8 668 716,00	3,59
1	Республика Карелия	2 225,60	180 520,00	634 402,00	6,58
2	Республика Коми	1 690,30	416 774,00	872 057,00	2,80
3	Архангельская область	1 766,70	413 103,00	1 191 785,00	2,52
4	Вологодская область	769,30	144 527,00	1 193 371,00	1,85
5	Калининградская область	667,60	15 125,00	963 128,00	5,12
6	Ленинградская область (вкл. г. Санкт-Петербург)	2 910,30	85 347,00	1 763 924,00	7,50
7	Мурманская область	870,30	144 902,00	771 058,00	2,60
8	Новгородская область	1 143,70	76 624,00	622 430,00	5,24
9	Псковская область	1 090,70	55 399,00	656 561,00	5,73
	Центральный федеральный округ	17 011,10	650 502,00	39 780 396	3,34
10	Белгородская область	699,90	27 134,00	1 544 108,00	3,42
11	Брянская область	1 008,40	34 857,00	1 242 599,00	4,85
12	Владимирская область	920,50	29 084,00	1 413 321,00	4,55
13	Воронежская область	1 149,50	52 216,00	2 328 959,00	3,30
14	Ивановская область	344,70	21 734,00	1 043 130,00	2,29

Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6
15	Калужская область	872,20	29 777,00	1 004 544,00	5,04
16	Костромская область	642,10	60 211,00	656 389,00	3,23
17	Курская область	1 055,80	29 997,00	1 118 915,00	5,79
18	Липецкая область	756,70	24 047,00	1 159 866,00	4,53
19	Орловская область	596,40	24 652,00	769 980,00	4,33
20	Рязанская область	963,30	39 605,00	1 444 755,00	4,06
21	Смоленская область	1 156,40	49 779,00	1 142 969,00	4,65
22	Тамбовская область	738,30	34 462,00	1 068 934,00	3,85
23	Тверская область	1 802,70	84 201,00	1 806 787,00	4,62
24	Тульская область	947,50	25 679,00	1 521 497,00	4,79
25	Ярославская область	651,60	36 177,00	1 271 766,00	3,05
26	Московская область (вкл. г. Москва)	2 705,10	46 890,00	19 241 877	2,85
	Южный федеральный округ	6 383,30	346 145,00	12 966 655	2,98
27	Республика Адыгея	160,10	7 792,00	446 406,00	2,71
28	Краснодарский край	2 135,60	75 485,00	5 404 273,00	3,27
29	Астраханская область	629,30	49 024,00	1 016 516,00	2,70
30	Волгоградская область	1 617,20	112 877,00	1 853 928,00	3,54
31	Ростовская область	1 841,10	100 967,00	4 245 532,00	2,81
	Северо-Кавказский федеральный округ	2 062,30	166 811,00	9 137 075,00	1,68
32	Республика Дагестан	508,70	50 270,00	2 963 918,00	1,34
33	Кабардино-Балкарская Республика	133,30	12 470,00	858 397,00	1,29
34	Карачаево-Черкесская Республика	50,60	14 277,00	469 837,00	0,62
35	Республика Северная Осетия-Алания	143,80	7 987,00	703 977,00	1,92
36	Чеченская Республика	304,10	15 647,00	1 346 438,00	2,10
37	Ставропольский край	921,80	66 160,00	2 794 508,00	2,14
	Приволжский федеральный округ	11 753,80	898 554,00	25 436 472	2,46
38	Республика Башкортостан	1 450,70	142 947,00	3 341 609,00	2,11
39	Республика Марий Эл	152,20	23 375,00	688 686,00	1,20
40	Республика Мордовия	543,60	26 128,00	1 001 994,00	3,36
41	Республика Татарстан	876,80	67 847,00	3 838 230,00	1,68
42	Удмуртская Республика	778,50	42 061,00	1 517 050,00	3,08
43	Чувашская Республика	421,20	18 343,00	1 239 984,00	2,63

## Продолжение таблицы 2

1	2	3	4	5	6
44	Пермский край	1 574,40	160 236,00	2 636 154,00	2,40
45	Кировская область	1 095,20	120 374,00	1 310 929,00	2,77
46	Нижегородская область	1 208,20	76 624,00	3 281 496,00	2,42
47	Оренбургская область	1 447,80	123 702,00	2 008 566,00	2,99
48	Пензенская область	831,00	43 352,00	1 360 587,00	3,42
49	Самарская область	1 374,20	53 565,00	3 211 187,00	3,32
50	Саратовская область	2 308,00	101 240,00	2 496 552,00	4,57
51	Ульяновская область	697,00	37 181,00	1 267 561,00	3,24
	Уральский федеральный округ	8 026,60	1 049 247	11 694 553	2,30
52	Курганская область	746,10	71 488,00	877 149,00	2,98
53	Свердловская область	3 523,80	194 307,00	4 320 677,00	3,87
54	Тюменская область	877,30	160 122,00	1 409 426,00	1,86
55	Челябинская область	1 795,30	88 529,00	3 490 053,00	3,23
56	Ханты-Мансийский автономный округ	1 084,10	534 801,00	1 597 248,00	1,17
	Сибирский федеральный округ	14 604,50	4 883 446	18 769 334	1,52
57	Республика Бурятия	1 227,00	351 334,00	973 860,00	2,10
58	Республика Хакасия	666,60	61 569,00	534 079,00	3,68
59	Алтайский край	1 451,50	167 996,00	2 390 638,00	2,26
60	Забайкальский край	2 397,50	431 892,00	1 090 344,00	3,50
61	Красноярский край	2 066,50	2 366 797	2 852 810,00	0,80
62	Иркутская область	2 506,40	774 846,00	2 418 348,00	1,83
63	Кемеровская область	1 680,90	95 725,00	2 734 075,00	3,29
64	Новосибирская область	1 511,70	177 756,00	2 731 176,00	2,17
65	Омская область	750,60	141 140,00	1 973 876,00	1,42
66	Томская область	345,80	314 391,00	1 070 128,00	0,60
	Дальневосточный федеральный округ	7 950,00	1 437 586,00	4 751 106,00	3,03
67	Приморский край	1 557,00	164 673,00	1 938 516,00	2,76
68	Хабаровский край	2 125,60	787 633,00	1 339 912,00	2,04
69	Амурская область	2 919,90	361 913,00	811 274,00	5,41
70	Сахалинская область	835,20	87 101,00	491 027,00	3,89
71	Еврейская автономная область	512,30	36 266,00	170 377,00	6,52

При оценке показателей Энгеля в разрезе субъектов Российской Федерации, приведенных в таблице 2, необходимо отметить, что средний уровень обобщенного показателя Энгеля по Российской Федерации в целом составляет в среднем 2,13. Сравнивая данный уровень с США (более 10), а также странами Евросоюза (7-10), важно понимать существующие проблемы транспортной доступности пригородного пассажирского железнодорожного сообщения и острую необходимость развития транспортного комплекса в ряде регионов Российской Федерации. Максимальный уровень транспортной обеспеченности наблюдается в регионах Северо-Западного и Центрального Федеральных округов Российской Федерации.

Таким образом, помимо определения индекса транспортной обеспеченности по регионам Российской Федерации, рассчитанного с помощью показателя Энгеля, в ряде регионов требуется комплексная оценка с учетом факторов, дополнительно влияющих на транспортную обеспеченность и доступность в целом:

- наличие альтернативных видов транспорта;
- уровень развития сети пассажирских железнодорожных перевозок в пригородном сообщении;
- географическое расположение основной части населения региона Российской Федерации относительно железнодорожных путей (районы тяготения);
- уровень экономического развития населения в соответствующем субъекте Российской Федерации;
- объем средств, выделяемых из регионального бюджета на развитие указанного вида транспорта и (или) его субсидирование по причине убыточности.

На территории различных субъектов Российской Федерации пригородный железнодорожный транспорт развивается разными темпами.

При этом сформированный транспортный комплекс влияет на экономические показатели производственной деятельности субъектов. Однако не всегда соблюдается пропорция основ межотраслевого баланса, что может привести к транспортному, а как следствие, к экономическому коллапсу как в регионах, так и в целом на территории Российской Федерации. Такой отрицательный опыт имеется в странах Латинской Америки: Аргентине и Мексике. В них пригородные пассажирские перевозки исчезли практически полностью, оставшись в крупнейших мегаполисах государства, в связи с высоким уровнем доходности в этих регионах[37]. В диссертационном исследовании проанализированы системы функционирования пригородного сообщения в крупных агломерациях, а также основные параметры, связанные с транспортной обеспеченностью отдельных субъектов Российской Федерации.

**Маятниковая трудовая миграция** – одна из форм подвижности трудовых ресурсов, которая играет ведущую роль в экономическом развитии государства[114]. В рамках маятниковой трудовой миграции подразумевается перемещение населения между местом жительства и работы при условии их нахождения в отдалении друг от друга, в разных районах, городах, регионах. В этом смысле маятниковая трудовая миграция связана с субурбанизацией – процессом повышения роли городов в развитии общества, что также является приоритетом в рамках прогнозного роста экономики. Вместе с тем необходимо учитывать, что в условиях создания и развития трудовых ресурсов важны вопросы комплексного развития пригородных территорий[113].

Учитывая данные факторы, пригородный железнодорожный транспорт позволяет обеспечить агломерационные эффекты, рост которых напрямую зависит от развития транспорта и агломераций. К примеру, в крупнейших

агломерациях страны – Московской и Санкт-Петербургской создается около половины ВВП среди всех субъектов Российской Федерации[7].

**Агломерационные эффекты** – концентрация экономической активности в определенных районах, регионах, в том числе за счет увеличения транспортной обеспеченности[37].

Агломерационные эффекты способствуют увеличению общей производительности (увеличение плотности рабочего населения в 2 раза приводит к увеличению общей производительности на 4-6%). Так, жители близлежащих к мегаполису регионов даже при высоком уровне транспортной обеспеченности с учетом прямых (цена билета на перевозку) и косвенных (затраты сил на поездку) издержек, являясь трудовыми мигрантами, стимулируют основную массу трудовых ресурсов на переход на более оплачиваемую работу в мегаполисе. Это явление поддерживает высокий уровень зарплат, в том числе в местах близлежащих от центра агломерации. Также повышается общий уровень экономического развития, так как стимулирование заработных плат таким образом помогает увеличить общую производительность[115].

Кроме того, железнодорожный транспорт имеет высокую провозную способность, относительно высокую скорость по сравнению с автомобильным транспортом в загруженные часы (утро и вечер) и в условиях плохого качества автодорожной инфраструктуры[59]. Также, показатель смертности и травматичности на железнодорожном транспорте на порядок ниже по сравнению с другими видами транспорта.

В свою очередь, при перевозках пассажиров на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении на территории Москвы и Московской области, как в центрах экономической и транспортной активности, необходимо совершенствование перевозочного процесса за счет расшивки "узких мест" на сети и повышения средней участковой скорости

электропоездов[33]. В этих целях в региональных бюджетах указанных регионов, а также частично в бюджете Российской Федерации планируются средства на модернизацию инфраструктурного комплекса при перевозках пассажиров в пригородном сообщении в соответствии со стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года [107].

С другой стороны, в связи с недостатками действующей системы функционирования железнодорожного пригородного комплекса, в рамках которой в полном объеме не осуществляется транспортное обеспечение населения, а также механизма ее регулирования на уровне субъектов Российской Федерации, где пригородные железнодорожные перевозки в настоящее время являются безальтернативным видом транспорта, происходит массовая отмена маршрутов[121].

На сегодняшний день субъектами Российской Федерации, принявшими решение по отмене маршрутов в пригородном железнодорожном сообщении в связи с нехваткой финансирования данного вида транспорта, являются: Забайкальский Край, Республика Коми, Республика Бурятия, Воронежская область, Орловская область, Брянская область, Архангельская область и Вологодская область. Во всех этих регионах пригородный железнодорожный транспорт имеет колоссальное значение. В частных случаях население вынуждено добираться до пункта назначения (места работы) в составе поездов дальнего следования, которые курсируют 1-2 раза в сутки в необходимых направлениях.

В данных субъектах Российской Федерации целесообразно рассмотреть вопрос о комплексном обеспечении (в том числе на уровне субъектов РФ и федеральном уровне) повышения эффективности функционирования железнодорожного пригородного транспорта. Такое повышение может быть достигнуто путем формирования более гибкой тарифной политики с проведением дополнительного анализа всех показателей и критериев,

оптимизацией расходной базы пригородного железнодорожного комплекса, развитием железнодорожного транспорта, в том числе осуществлением инфраструктурных проектов, которые позволят повысить уровни транспортной доступности и транспортной обеспеченности населения на железнодорожном транспорте.

В противном случае в целях достижения высокого уровня транспортной обеспеченности необходимо развивать альтернативные виды пригородного сообщения, в том числе с помощью автомобильного, водного транспорта, а также малой авиации.

Таким образом, пригородный железнодорожный транспорт является неотъемлемой частью производственной деятельности Российской Федерации, так как удовлетворяет общественную потребность в передвижении. При этом в целях оптимальной организации пригородного сообщения в существующих условиях функционирования, в рамках которых прослеживается неравномерность транспортной обеспеченности по субъектам Российской Федерации, необходимо применять механизмы управления железнодорожного пригородного комплекса, которые позволят вывести его на безубыточный уровень. Поэтому необходимо уделять внимание проводимой политике регулирования деятельности субъектов естественных монополий, к которым относятся услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе в пригородном сообщении.

Вместе с этим важно проанализировать «финансовое состояние» субъектов Российской Федерации на предмет обеспеченности их бюджетов на транспортные расходы. При этом необходимо оценивать бюджетное обеспечение всех видов транспорта, в том числе железнодорожного, водного, автомобильного. Так, целесообразно создание «дорожной карты» комплексного аналитического формата. «Дорожная карта» должна включать

в себя параметры транспортного обеспечения субъекта Российской Федерации по всем видам транспорта, динамику изменения такого обеспечения в зависимости от выделяемых из бюджета средств. «Дорожная карта» каждого субъекта Российской Федерации должна быть согласована на уровне Правительства Российской Федерации. Федеральные органы исполнительной власти в сфере регулирования тарифов должны осуществлять мониторинг и контроль параметров «дорожных карт». Самым важным в данном механизме является то, что за невыполнение параметров «дорожной карты» относительно любого из видов транспорта, руководство субъекта Российской Федерации обязано нести финансовую ответственность. То есть, в случае невыполнения финансовых обязательств по возмещению выпадающих доходов в пригородном железнодорожном комплексе, субъект Российской Федерации автоматически лишается финансовых возможностей со стороны федерального бюджета Российской Федерации.

Таким образом, для создания эффективной модели функционирования пригородного пассажирского комплекса необходимо рассматривать все возможные варианты решения поставленных задач в рамках имеющегося экономического и политического инструментария.

## **1.2 Существующие подходы к регулированию тарифов на услуги, оказываемые в условиях естественной монополии**

**Естественная монополия** – состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени

зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров[110].

Так, для естественных монополий характерно наличие эффекта от масштаба, в рамках которого происходит снижение средних издержек по мере увеличения объема производства[58]. Первоначально фактор экономии от масштаба ярко проявлялся в отраслях, услуги которых имели общественную значимость: обеспечение населения водой, теплом, электроэнергией[14]. Фактор экономии от масштаба в большей степени значим для монопродуктовых монополий, так как для многопродуктовых монополий в качестве основного фактора выступает экономия от разнообразия[62]. Так, на железнодорожном транспорте зачастую неэффективно осуществление грузовых и пассажирских перевозок на отдельных и независимых друг от друга путях.

Естественно-монопольный рынок характеризуется рядом исключительных признаков:

- экономия от масштаба;
- наличие высоких барьеров для входа в отрасль;
- отсутствие близких альтернатив данному продукту.

Анализ железнодорожной отрасли по критерию принадлежности к естественной монополии, исходя из вышеуказанных признаков, выглядит следующим образом:

1) деятельность, осуществляемая субъектами естественной монополии, на порядок эффективнее в отсутствие конкуренции по причине «эффекта масштаба», который способствует сокращению общих издержек. Так, на транспортном рынке высока доля условно-постоянных расходов в общем объеме расходов. При этом удельный вес условно-постоянных расходов на единицу транспортной продукции снижается при увеличении объема перевозок;

2) отличительным признаком железнодорожной отрасли как субъекта естественной монополии является наличие высоких барьеров для входа на рынок новых компаний. В качестве главного барьера, как правило, выступает высокий уровень инвестиций, необходимых для обеспечения транспортного производства. Для железнодорожной отрасли свойственен значительный объем инвестиций в строительство и содержание инфраструктурного комплекса. Также в качестве барьеров определены длительные сроки окупаемости, продолжительные периоды амортизации основных фондов и высокий уровень рисков;

3) специфика активов, находящихся в собственности у субъекта естественной монополии, действующего на транспортном рынке[36]. Также необходимо отметить узкую специализацию указанных активов. Так, в железнодорожной отрасли существует большое количество объектов инфраструктуры, не имеющих аналогов в других отраслях[4].

К данному списку необходимо добавить относительно низкую эластичность спроса на перевозку железнодорожным транспортом, поскольку он удовлетворяет первоочередную потребность в перевозках грузов и населения.

Под понятием «инфраструктуры» определены цели и задачи ее сущности. Так, инфраструктурой является система, обеспечивающая общие условия производства товаров (работ, услуг) и жизнедеятельности людей[108]. Железнодорожная инфраструктура относится к разряду общеотраслевых инфраструктур наряду с объектами связи, общеотраслевыми сооружениями, системами электроснабжения, водо- и теплоснабжения.

Естественно-монопольное положение железнодорожной отрасли связано с природно-климатическими, геополитическими и другими факторами[17]. Вместе с тем в рамках железнодорожной отрасли осуществляется деятельность по перевозке грузов и пассажиров как во

внутригосударственном, так и в межгосударственном железнодорожном сообщении. ОАО «РЖД» владеет 100% железнодорожных магистралей на территории Российской Федерации, и в его распоряжении находятся другие объекты инфраструктуры: станции, вокзалы, депо, объекты пассажирских обустройств и устройства сигнализации, централизации и блокировки, а также устройства связи. Основная продукция железнодорожного транспорта – грузовые и пассажирские перевозки является «уникальным» видом услуг и находится «в руках» единственной организации производителя[21,22]. Это и есть один из главных источников монопольной власти железнодорожного транспорта[1].

Регулирование тарифов на услуги, оказываемые в условиях естественной монополии, на государственном уровне подразумевает, как правило, комплексное решение задач[34]. Во-первых, необходимо сдерживать цены на услуги естественных монополий в рамках зафиксированных пределов, установленных в результате непрерывного анализа деятельности субъекта регулирования. Во-вторых, важно обеспечивать необходимую монополиям (и при этом справедливую) норму прибыли. В-третьих, деятельность в условиях естественной монополии должна быть эффективна[76].

Выделяют пять основных теоретических моделей регулирования тарифов естественных монополий:

**1) модель эффективного ценообразования.** При использовании этой модели цена установлена на уровне предельных издержек производства [13];

**2) модель справедливого (социального) ценообразования.** Данная модель обеспечивает максимально благоприятные условия для потребителя при условии безубыточной деятельности монополий;

**3) модель ценообразования с нормальной прибылью.** Модель предполагает со стороны органов государственного регулирования определения нормы рентабельности для естественной монополии, при которой обеспечивается нормальная доходность;

**4) модель предельной цены (выше уровня средних издержек).** В основе модели лежат принципы предоставления свободы монополисту в рамках определения объема предоставляемых товаров и услуг, а также цен на данные товары и услуги;

**5) модель предельной нормы отдачи на капитал.** В отличие от других моделей в этом случае предполагается замена прямого либо косвенного государственного регулирования на контроль за указанной нормой. Однако при такой модели регулирования естественной монополии существует побочный эффект, при котором монополии стремятся замещать капитальными ресурсами прочие факторы производства.

При использовании этих моделей не стоит забывать, что каждой отрасли требуются разные уровни величины дохода на капитал. Это явление часто выступает одним из главных факторов в борьбе естественных монополий с государством за определение уровня тарифа[20].

В частности, на железнодорожном транспорте до недавнего времени использовался метод покрытия средних издержек и одновременно поддержания тарифов на доступном уровне в рамках социально-значимой отрасли для населения – перекрестное субсидирование[79,81]. Доступный (низкий) уровень тарифа для населения на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом компенсировался доходами от грузовой перевозочной деятельности железнодорожного транспорта.

Таким образом, в России регулирование естественных монополий, в том числе регулирование железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, основано на определении (установлении) цен (тарифов) или их

предельного уровня, что соответствует модели эффективного ценообразования.

Кроме этого, в сфере регулирования тарифов на железнодорожные перевозки (грузовые перевозки) в последнее время применяется система RAB-регулирования.

**Метод регулирования RAB** (regulated asset base) – регулирование уровня доходности инвестированного капитала. Этот метод направлен на достижение двойного эффекта: привлечение инвестиций для создания новых объектов и модернизации существующих объектов инфраструктуры, а также стимулирование эффективности организаций [20]. Метод впервые был использован в отношении субъектов электроэнергетики. Отмечено, что после перехода на RAB-регулирование отрасль может стать более привлекательной, так как становится заемщиком «длинных» более выгодных денег со сроком возврата 20-30 лет.

Однако, адаптация данного метода регулирования в рамках железнодорожного пригородного комплекса в настоящее время нецелесообразна в том числе по причине отсутствия его стабильного функционирования во многих субъектах Российской Федерации[48]. К тому же, после отмены системы перекрестного субсидирования, пригородный железнодорожный транспорт нуждается в государственной поддержке на федеральном и региональном уровне.

Главным рычагом в регулировании железнодорожного транспорта выступает ценовая тарифная политика[45]. Основные положения о регулировании железнодорожного транспорта зафиксированы в нормативно-правовой базе Российской Федерации. Главные цели регулирования:

обеспечение баланса интересов государства, пользователей услугами железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;

обеспечение целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, а также его комплексного развития[108].

Относительно регулирования тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении в диссертационном исследовании отмечается, что в настоящее время действует двухуровневая система регулирования тарифов на пригородные железнодорожные перевозки. Тарифы на услуги инфраструктуры, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, устанавливаются на федеральном уровне, тогда как тарифы на пригородные пассажирские перевозки устанавливаются на уровне субъектов Российской Федерации.

Кроме того, в общей системе регулирования железнодорожной отрасли задействованы:

1. Правительство Российской Федерации, которое решает основополагающие задачи, связанные с регулированием естественных монополий, а также осуществляет настройку условий, при которых осуществление деятельности естественной монополии будет эффективной для всех участников рынка[67].

2. Федеральные органы исполнительной власти Российской Федерации (Министерство транспорта РФ, Министерство экономического развития РФ, Министерство финансов РФ, ФСТ России, ФАС России), которые решают задачи, связанные с определением параметров тарифного регулирования в рамках установленной Правительством Российской Федерации стратегии развития такого регулирования.

3. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, которые осуществляют тарифное регулирование услуг, оказываемых в условиях естественных монополий, в соответствии с

представленной им компетенции в границах соответствующего субъекта Российской Федерации.

На рисунке 3 приведена схема взаимоотношений участников рынка перевозочного процесса.



Рисунок 3 – Схема взаимоотношений участников пригородного железнодорожного пассажирского комплекса

В то же время регулирование железнодорожной отрасли в целом подкреплено комплексом нормативно-правовых актов, что обеспечивает гармонизацию ее функционирования в разрезе взаимоотношений с различными участниками рыночных отношений, а также органами регулирования [108, 109, 104, 103, 98, 97, 96, 106, 93, 94, 95, 102].

Общие положения по регулированию пригородного железнодорожного транспорта представлены ниже:

- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 21.03.2012 № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте».

Общие положения, касающиеся правил перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте представлены ниже:

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом».

Основные принципы регулирования услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта представлены ниже:

- Постановление Правительства Российской Федерации от 25.11.2003 № 710 «Об утверждении правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844 «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры»;

- Приказы ФСТ России по установлению льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на 2011, 2012, 2013 и 2014 годы. (приказ от 27.10.2011 № 249-т/1, приказ от 29.12.2011 № 447-т/3, приказ от 28.12.2012 № 443-т/1 и приказ от 27.12.2013 № 258-т/2.

Нормативно-правовые акты, устанавливающие порядок определения затрат, связанных с осуществлением перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, а также порядок определения тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении представлены ниже:

- Постановление Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 № 950 «Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»;

- Приказ ФСТ России от 19.08.2011 № 506-т «Об утверждении порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»;

- Методика расчета экономически обоснованных затрат (приказ ФСТ России от 28.09.2010 № 235-т/1);

- Порядок ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.12.2010 № 311);

- Глава 3 Тарифного руководства (приказ ФСТ России от 28.10.10 № 265-т/1).

Описанная выше нормативно-правовая модель тарифного регулирования железнодорожной отрасли сформировалась с учетом комплексной оценки его функционирования в условиях реформирования отрасли. Основы тарифного регулирования были приняты Правительством Российской Федерации при детальном анализе функционирования железнодорожного рынка пригородных перевозок, а также с учетом существующего мирового и отечественного опыта тарифного регулирования[15]. Действующие форматы функционирования и регулирования железнодорожной отрасли в части пригородных пассажирских перевозок сформированы с учетом всех необходимых особенностей, в том связанных с технологией осуществления данных перевозок.

### **1.3 Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки**

При сохранении монополизации рынка железных дорог возможны потери в части объемных и финансовых показателей в силу отсутствия должной гибкости и эффективности железнодорожной системы в целом[30].

При этом данную задачу железнодорожного транспорта возможно решить путем совершенствования отдельных механизмов действующей системы регулирования. Кроме того, решение может быть достигнуто при реструктуризации системы железнодорожной отрасли и при развитии конкуренции на ней. Необходимо также рассматривать вариант комплексного применения этих подходов при решении транспортных задач[52].

Регуляторные меры необходимы в случае несовпадения государственных интересов с интересами коммерции, в том числе частных компаний, другими словами, при «несостоятельности рынка»[117].

Общие тенденции регулирования железнодорожной отрасли в мире основаны на последовательности создания новых условий на железнодорожном

рынке с помощью структурных преобразований и реформ, далее следует изменение в регулировании со стороны государства[87]. То есть любые изменения в рамках регулирования отрасли связаны с изменением модели отрасли. Эффективность данного механизма зависит от соответствия государственной политики в части регулирования с реализованной моделью рынка в стране.

Ниже приведен опыт ряда мировых государств по регулированию железнодорожной отрасли.

### **1.3.1 Опыт ЕС**

Реформирование железнодорожной отрасли на территории ЕС стартовало в 1991 г. после принятия Директивы ЕС № 91/440 (19)[88]. Директива содержала основные цели реформирования: реструктуризацию и приватизацию государственных предприятий железнодорожного транспорта, предоставление доступа к инфраструктуре перевозчикам и введение платы за предоставление, запрет перекрестного субсидирования грузовых и пассажирских перевозок, специализацию направлений по видам перевозок[122]. Необходимо принять во внимание, что реформирование железнодорожного транспорта в странах ЕС происходило с учетом национальных и региональных особенностей, а также с учетом изменения состава участников ЕС.

В исследованиях профессора К. Кирхнера, выполненных в рамках заказа всемирной службы поддержки бизнеса IBM, упомянута неравномерность процессов реформирования, наличие стран «передовиков», государств, проводящих реформы «согласно графику» и «отстающих». Также существует и четвертая категория стран, которые только приступают к реформам на железнодорожном транспорте.

При этом позиция железнодорожной отрасли в социально-экономическом сегменте государств ЕС анализируется по следующим показателям:

- транспортная емкость валового внутреннего продукта (ВВП) ЕС в части железнодорожного транспорта. Единицей ВВП в ЕС в настоящее время выступает доллар США в целях приведения всех стран к общему измерителю. Показатель транспортной емкости определяется отношением грузооборота железных дорог в натуральном выражении на единицу внутреннего валового продукта в стоимостном выражении;

- плотность путей сообщения общего пользования, в том числе железных дорог и автодорог) по территории государств ЕС. Данные по этому показателю по сравнению с плотностью транспортных линий приведены в таблице 3.

Таблица 3 – Показатели, характеризующие положение железнодорожного транспорта общего пользования в социально-экономической системе России и стран ЕС<sup>1</sup>

Страны	ВВП, млрд. долларо в США	Земельна я площадь, млн. га	Эксплуатационная длина (протяженность) путей общего пользования, тыс. км.		Грузооборот железнодорожно го транспорта млрд. т-км	Пассажиороборо т железнодорожно го транспорта млрд. т-км	Транспортоёмкос ть ВВП в части железнодорожног о транспорта, приведенных т- км/доллар США	Плотность размещения путей сообщения общего пользования, км/тыс. га	
			железнодорожн ых	автомобильн ых				железнодорожн ых	автомобильн ых
Россия	2888,8	1637,6	85,6	930,4	2011	139	0,74	0,05	0,57
Германия	3052,5	34,9	33,7	644,5	107	82,7	0,06	0,97	18,47
Франция	2195,7	54,8	33,8	1041,2	90	85,9	0,08	0,62	19,00
Великобритан ия	2260,5	24,2	16,2	419,6	18,6	55,8	0,03	0,67	17,34
Италия	1990,7	29,4	17	487,7	18,6	47,3	0,03	0,58	16,59
Польша	688,5	30,4	19,7	412,5	48,7	17,9	0,10	0,65	13,57
Румыния	322,1	23	10,8	88,6	12,4	5,4	0,06	0,47	3,85
Австрия	332,2	8,2	5,1	112,4	19,8	10,7	0,09	0,62	13,71
Бельгия	394,9	3	3,6	153,9	6,3	10	0,04	1,20	51,30
Болгария	106,3	10,9	4,1	19,4	3,1	2,1	0,05	0,38	1,78
Венгрия	207,8	9,1	7,9	197,5	8,8	7,7	0,08	0,87	21,70
Дания	216,9	4,2	2,1	73,2	2,2	6,3	0,04	0,50	17,43
Латвия	41	6,2	1,9	79,3	21,5	0,7	0,54	0,31	12,79
Литва	65,8	6,3	1,8	82,1	13,4	0,4	0,21	0,29	13,03
Голландия	705,1	3,4	3	136,8	5,9	15,4	0,03	0,88	40,24
Норвегия	289,1	30,5	4,2	93,7	3,5	3,1	0,02	0,14	3,07
Словакия	125,6	4,8	3,6	45,4	8,1	2,3	0,08	0,75	9,46
Финляндия	200,8	30,4	5,9	78,2	9,8	4	0,07	0,19	2,57
Чехия	269,6	7,7	9,5	133,2	13,8	6,6	0,08	1,23	17,30
Швеция	364	41	10	154	23,5	11	0,09	0,24	3,76
Эстония	29,2	4,2	0,8	58,3	7,6	0,24	0,27	0,19	13,88

<sup>1</sup>По данным издания «Бюллетень транспортной информации» № 3 (225) 03.2014

В связи с небольшой долей железнодорожного транспорта в общем перевозочном процессе, перевозчики в ЕС действуют по свободным тарифам. Главная задача – повышение конкурентоспособности – весьма актуальна и решается следующими методами[20]:

- регулирование тарифов за пользование железнодорожной инфраструктурой;
- распределение финансирования инфраструктуры между пользователем и государством;
- выполнение перевозок на единой железнодорожной сети операторами любой страны – члена ЕС.

Таким образом, при сравнении подходов к реструктуризации систем железнодорожного транспорта ЕС и России выявляется ряд аналогий. Действующее в настоящее время законодательство РФ о железнодорожном транспорте содержит указания по недискриминационному доступу к инфраструктуре общего пользования. Данный факт указывает на то, что между Россией и ЕС нет существенных расхождений в рамках нормативно-правовой базы в части доступа к инфраструктуре. Что касается тарифной политики в части инфраструктуры железнодорожного транспорта, в России данная политика основана на среднесетевых показателях и не имеет определенной свободы в рамках ценообразования по сравнению с ЕС[20].

Далее рассмотрим детально механизмы регулирования на железнодорожном транспорте, в том числе регулирование пассажирских перевозок, на примере стран Америки, Европы и Азии.

### **1.3.2 Опыт США**

Уже более века в США государственная политика по отношению к железнодорожному транспорту нацелена на доступность транспортных услуг для всех без исключения[88]. В основе лежит конкурентоспособность железнодорожных частных компаний. Как и в ряде других стран, для обеспечения повышения эффективности транспортного комплекса государство

предприняло ряд мер по строительству железнодорожных инфраструктурных объектов. Другой мерой значилось поддержание частных и коммерческих перевозчиков на государственном уровне.

Принципы регулирования в США в корне отличались от отечественных, так как пригородные пассажирские перевозки США были отданы в частные руки[89].

В 1970-х годах после периода глобальной монополизации рынка железнодорожных перевозок в целях его либерализации был принят Закон об обслуживании пассажиров железных дорог (Rail Passenger Service Act), на основе которого созданы корпорации AMTRAK и CONRAIL. Этот шаг был первой попыткой государства выступить на правах собственника и управляющего на железнодорожном транспорте. На полученные деньги компании приобрели подвижной состав, модернизировали вокзалы, депо и другие объекты инфраструктуры в расчете на безубыточную деятельность, но этого не произошло. И.М. Кокурин считает, что такое явление произошло «из-за крайне неэффективного управления – типичной беды всех государственных компаний»[80].

Постепенным отходом от всеобщего регулирования стало принятие на федеральном уровне Закона Стаггера о возрождении железных дорог и реформе регулирования (Rail road Revitalization and Regulatory Reform Act, 4-RAct), а также Закона о модернизации железнодорожного транспорта (Rail Transportation Improvement Act), которые на нормативно-правовом уровне обеспечили государственное софинансирование AMTRAK и CONTRAIL и дали право перевозчикам на свободное ценообразование[64].

На сегодняшний день в США основным перевозчиком пассажиров, а также владельцем значительной доли инфраструктуры на железнодорожном транспорте выступает компания AMTRAK, которая в последние годы проводит оптимизацию затрат, что позволяет снизить себестоимость перевозок[67]. Пригородные железнодорожные перевозки в США осуществляются 19

компаниями на протяженности линий в 14 тыс. км., состоящих из собственных линий, а также арендуемых линий у компании AMTRAK и грузовых компаний[63].

Важно отметить, что пассажирские перевозки в США тесно взаимодействуют с грузовыми, которым принадлежат железнодорожные линии, в связи с чем появляется зависимость перевозок пассажиров от загруженности сети и возрастает роль нитки графика.

Учитывая изложенное, поступающие в бюджет компании государственные дотации направлены на совершенствование эксплуатационных процессов и улучшение финансового положения компании. Кроме того, на федеральных площадках широко обсуждалось будущее пассажирских компаний пригородного сообщения, связанное с выделением бюджетных средств в целях обеспечения безубыточной деятельности. Процесс выделения бюджетных средств (субсидирования пассажирских перевозок) в некоторых аспектах схож с отечественным подходом: компания запрашивает объем дотаций из бюджета на последующий финансовый год путем расчета экономически обоснованных затрат финансово-экономическим департаментом Конгресса. Далее Конгресс в тандеме с Комитетом по бюджетным ассигнованиям (Senate Appropriation Committee) выделяет необходимые средства. Кроме того, в 2007 г. Подкомитет по ассигнованиям в транспорт США предложил штатам в дополнение к федеральному финансированию принять участие в долевым финансировании в развитие междугородних пассажирских перевозок, в связи с чем были выделены средства на поддержание деятельности пассажирских компаний. [64]

Сравнивая существующую систему регулирования пассажирских перевозок в США с отечественной, необходимо подчеркнуть, что в рамках государственного регулирования железнодорожного транспорта в России, а также в связи с нахождением железных дорог в США в частном секторе,

объективно сравнить финансово-экономические показатели перевозочной деятельности пассажирского комплекса не представляется возможным.

Однако процесс формирования перевозок схож, и можно оценить группы затрат по оплате отдельных услуг. При этом регулирование пассажирского железнодорожного транспорта и в США, и в России включает в себя финансовую поддержку из государственного бюджета. В России пригородные пассажирские компании получают субсидии из региональных бюджетов, что находит отражение в системе США, где перевозки финансируются штатами в рамках долевого участия.

### **1.3.3 Опыт Великобритании**

В связи с резким снижением показателей эффективности железнодорожной отрасли в конце 20 века, Правительство Великобритании разработало схему приватизации железных дорог с целью усиления конкуренции на всех видах транспорта. Основные задачи Правительства делились на две части, которые включали программы реформирования отношений государства с железными дорогами и реорганизацию структуры отрасли. Одной из обязательных задач Правительства являлась приватизация национализированных железных дорог. Наряду с этой задачей стояла цель выделения большого количества самостоятельных структурных подразделений со своими экономическими службами.

В 1993 году Правительством принят Закон о железнодорожном транспорте, в соответствии с которым были упразднены Британские железные дороги (British Rail), и образована корпорация Railtrack, которой было передано право на владение инфраструктурой, но не эксплуатационная деятельность. Эксплуатационной деятельностью наделены компании, занимающиеся менеджментом (согласование графиков и расписания движения).

Railtrack пользовалась монопольными правами по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта компаниям-перевозчикам. Дополнительно выделялись государственные субсидии на поддержание

объектов железнодорожной инфраструктуры, что препятствовало созданию новых железнодорожных путей, деятельность на которых могла создать конкуренцию на рынке.

Многие проекты были непривлекательными с точки зрения бизнеса, однако государство принуждало компании к их осуществлению. Помимо этого, на Railtrack распространялся широкий спектр как премий, так и штрафов, направленных больше на стимулирование выполнения технических и статистических норм, чем на увеличение эффективности деятельности. В итоге Railtrack не смогла изыскать средства на поддержание объектов инфраструктуры на должном уровне, что вылилось в ряд катастроф, произошедших на сети. В связи с этим государство сократило субсидирование при сохранении всех требований к компании, что привело к банкротству Railtrack и передаче ее активов в руки Network Rail. Этим шагом Великобритания вернулась в рамки государственной собственности, фактически признав неспособность компаний управлять железными дорогами.

На сегодняшний день основными участниками рынка железнодорожных перевозок в Великобритании являются: Network Rail – владелец и оператор инфраструктуры, Департамент транспорта (Department for transport), Служба по регулированию железных дорог (Office of the Rail Regulator), ряд крупных компаний. Уже более 10 лет перевозки в пассажирском сообщении выполняют компании, получающие франшизы на осуществление перевозок. Этот механизм работает с успехом, подтверждением чего является рост пассажирооборота на 50% за последние десять лет. В Великобритании 19 пассажирских франшиз с десятью различными группами владельцев[66].

**Франшиза** – своеобразная форма субсидирования пассажирских перевозок государством, представляющая собой минимальную субсидию, определенную после проведения торгов за право осуществлять перевозочную деятельность на определенном участке сети.

Вместе с тем регулирование доходной части деятельности основано на анализе всех элементов, входящих в состав валовой выручки (показатель НВВ). НВВ характеризует объем выручки, необходимой для поддержания инфраструктуры владельцу, и является основой для разработки схемы финансирования железнодорожной инфраструктуры. В структуру НВВ включена сумма амортизационных отчислений и доходы на вложенный капитал. В свою очередь, проводится оценка стоимости показателей регулируемой базы активов (РАВ) на каждый последующий год регулирования по установленным параметрам. Операции по расчету показателей НВВ входят в состав планирования на установленный 5-летний контрольный период регулирования; в рамках данного периода установлен дифференцированный расчет элементов расчета НВВ и тарифов на использование инфраструктуры для Англии, Уэльса и Шотландии соответственно.

После внедрения системы франшиз пассажиры вернулись на железную дорогу. Один из лучших результатов был достигнут компанией Midl and Main Line (MML) – за 10 лет перевозки выросли в 2 раза [66].

Ключевым элементом на уровне законодательной базы стал документ High Level Output Specification (HLOS), в основу которого вошли обязательства в рамках формулировки требований к таким показателям как провозная способность, объем перевозок, а также определение объема финансирования. Независимым экономическим регулятором на железнодорожном рынке Великобритании является Служба по регулированию железных дорог - ORR (Office of the Rail Regulator), которая контролирует выполнение целей общественных интересов, утвержденных Актом Парламента. Правительство вправе обнародовать «руководство» для железнодорожной стратегии, но ORR должно согласовать его с другими предусмотренными законодательством требованиями.

Основные функции ORR:

- определение производственных задач и финансирования

- мониторинг и обеспечение производительности Network Rail
- недискриминационный доступ к сети
- контроль и регулирование деятельности операторов
- предоставление информации и соблюдение Закона о конкуренции.

После решения Правительства Великобритании о выделении необходимых средств из государственного бюджета, ORR согласовывает стоимостную оценку работ для выполнения требований, закрепленных HLOS. Параллельно ORR выполняет операции по согласованию HBB, проведению независимых исследований и содействию с правительством Великобритании, а также совместно с Департаментом транспорта лицензирует деятельность перевозчиков в пассажирском и грузовом сообщении. Департамент транспорта, в свою очередь, контролирует финансирование местными органами власти Великобритании для выполнения их обязательств по поддержанию инфраструктуры на должном уровне и качества пассажирских и грузовых перевозок[122].

Сравнивая описанный механизм финансирования перевозочной деятельности с Российским вариантом, можно выделить параллели в лицензировании деятельности пассажирских перевозчиков. В России регулятор ведет Реестр субъектов естественных монополий на транспорте и определяет виды деятельности, в отношении которых должно вводиться тарифное регулирование.

В Великобритании ORR действует с помощью схожего инструмента регулирования деятельности. Что касается системы франшиз, то в сфере отечественного железнодорожного транспорта, в условиях дефицита бюджетных средств на поддержание основных фондов, в том числе на поддержание инфраструктуры, подвижного состава и объектов иного имущества, система франшизы, построенная на основе обратного тендера и оптимизации затрат перевозчика, не позволит даже частично покрывать расходы, связанные с износом основных средств.

Кроме того, особое сходство просматривается касательно оценки расходов пассажирских перевозок в пригородном сообщении. Одной из задач ORR является оценка расходов, включенных в затраты, связанные с поддержанием объектов инфраструктуры на необходимом уровне и определения инвестиционных составляющих. Это значительно отличается от отечественного механизма регулирования, где определение экономически обоснованного уровня тарифа и тарифа для населения, как правило, не предусматривает инвестиционную составляющую.

### **1.3.4 Опыт Германии**

На основании Закона о железнодорожной реформе в Федеративной Республике Германии, в январе 1994 года железные дороги, функционирующие обособленно, были объединены, учрежден федеральный концерн *Deutsch Bahn AG (DBAG)*, акциями которого владело государство [69]. Взаимоотношения концерна и государства регулировались с помощью созданного Федерального железнодорожного ведомства. Эксплуатационная деятельность компании реализовывалась через обособленные акционерные общества по видам перевозок и услуг. Компании, владеющие инфраструктурой, установили общий тариф по ее использованию.

В 1999 г. подразделения *DBAG* получили независимость, появилась конкуренция на маршрутах как в грузовом, так и в пассажирском сообщении. Преимущества крупных перевозчиков основывались на больших скидках со стороны владельца инфраструктуры[39]. Вместе с тем в рамках реформы произошла передача ответственности за перевозки дальнего следования и в пригородном сообщении с федерального на региональный уровень[83].

В то же время взамен передачи финансовой ответственности региональным землям, на уровне федерального бюджета были учреждены региональные фонды стоимостью в миллиарды евро, с началом выплат в 1996 году.[113] При этом федеральные земли имели выбор между перевозчиками и могли выбрать наиболее эффективного путем заключения контракта на

перевозочную деятельность. Важным документом для железнодорожного транспорта в Германии, утвержденным на уровне Правительства, является Федеральный план развития транспортной инфраструктуры, который направлен на предоставление финансовой поддержки для поддержания существующей инфраструктуры и модернизацию отдельных объектов, избавление от «узких мест» на сети[73]. Сроки планирования и реализации проектов утверждаются с помощью Закона о развитии государственных железных дорог Федеральным министерством транспорта, строительства и городского развития (BMVBS)[123].

Таким образом, механизм выбора перевозчика федеральными землями, который включает в себя конкурсную процедуру за выбор перевозчика, должен обеспечивать конкуренцию между ними, гарантировать пассажирам ценовую доступность указанных услуг и высокое качество обслуживания[23]. Непосредственным организатором выступает транспортная администрация – организация, уполномоченная Правительством федеральной земли отвечать за развитие, организацию и осуществление пассажирских перевозок в пригородном сообщении в соответствующей федеральной земле. Плата за использование инфраструктуры взималась так же, как и с предшествующего пассажирского перевозчика DB Regio (региональная компания национального перевозчика DB), пропорционально поездной работе.

На данный момент в тендерах одерживают победы многие частные операторы, что способствует развитию конкуренции на рынке и приводит к росту объема перевозок на 30%. Появившаяся конкуренция заставляет компании-перевозчики оптимизировать свои расходы, повышать качество обслуживания и эффективность.

Федеральные земли заказывают объемы перевозок путем заключения транспортного контракта, согласовывают с операторами прогнозные данные на текущий и плановый периоды в рамках основных показателей эксплуатационной работы.

Главными органами исполнительной власти, регулирующими деятельность железных дорог в Германии, являются: Министерство транспорта, строительства и городского развития (BMVBS), Федеральное сетевое агентство (BNetzA), Федеральное железнодорожное агентство (EBA)[125]. Взаимодействие регулирующих органов показано на рисунке 4.



Рисунок 4 – Схема регулирования железнодорожной инфраструктуры Германии

Так, в Германии в рамках железнодорожных перевозок, инфраструктура и перевозочный процесс осуществляется контролируемые государством компаниями.

Таким образом, механизм финансирования пригородных пассажирских перевозок в Германии основан на субсидиях, выделяемых из государственного и регионального бюджетов. Прототип данного подхода применяется и на отечественном рынке пригородного железнодорожного транспорта. В России регион также заказывает необходимый объем перевозок, но без проведения тендера в связи с наличием, как правило, одного перевозчика в регионе,

занимающегося перевозками в течение длительного периода и являющего дочерним обществом ОАО «РЖД».

Главным отличием является дефицит средств для финансирования регионами Российской Федерации всего объема выпадающих доходов от перевозочной деятельности пригородных компаний, в связи с чем имеется дефицит средств на обновление подвижного состава и содержание инфраструктуры.

Вместе с тем в Германии на площадке пригородных перевозок ярко выражена конкурентная среда между операторами, чего нет в России. Конкуренция на немецких железных дорогах способствует оптимизации основных затрат в части производственных и собственных расходов, в том числе фонда оплаты труда, оплату услуг сторонним организациям, прочих затрат, также конкуренция ведет к неизбежному росту качества обслуживания пассажиров и производительности в целом. Отличительной чертой в регуляторном комплексе железных дорог Германии также является наличие нескольких ведомств, полномочия по регулированию среди которых разделены, и каждое из которых контролирует виды деятельности, связанные с работой железнодорожного транспорта, и финансирование данного вида транспорта из государственного бюджета с последующим его распределением.

### **1.3.5 Опыт Японии**

С 1987 г. железные дороги Японии были приватизированы, созданы 6 частных пассажирских компании (JR) и одна грузовая (JR Freight). Объемы перевозок небольшими темпами (5-6%) начали расти, также увеличились показатели поездной работы, эффективности и доходности[44]. При этом тарифы на перевозки остались на прежнем уровне, рост основных показателей связан с повышением эффективности работы железных дорог, сокращением численности работников на сети, повышением качества обслуживания.

На сегодняшний день железнодорожные компании в Японии в основном занимаются пассажирскими и грузовыми перевозками, паромными

переправами, складскими и логистическими услугами. Японская модель реформы на транспортном рынке ставит перед собой задачу по созданию значительного количества вертикально-интегрированных операторов различного размера и специализации. При этом железнодорожные перевозки преимущественно ориентированы на обслуживание пассажиропотока. В стране существуют три крупные частные вертикально-интегрированные компании с преобладающей долей пассажирских перевозок, которые через арендные соглашения связаны с национальной грузовой компанией, что является зеркальным отражением американской системы[41]. Кроме того, в Японии также существуют три небольшие государственные вертикально-интегрированные (включающие как транспорт, так и инфраструктуру) пассажирские компании, работающие на отдельных островах и около 30 частных вертикально-интегрированных компаний различных размеров и специализации.

В результате проведенной либерализации в железнодорожной отрасли ценообразование стало или совсем свободным, или регулирование значительно ослабло, поскольку включились рыночные механизмы конкуренции. Так, в ходе реформы Японии ценообразование в сфере перевозок стало полностью свободным.

В пригородном пассажирском сообщении ситуация на японских железных дорогах аналогична с отечественной моделью, и на каждом участке дороги, который находится на отдельном острове (в отечественном варианте – в рамках определенного субъекта Российской Федерации) работает пассажирская железнодорожная компания. Вместе с тем железнодорожные магистрали Японии в последние годы ориентированы на высокоскоростное движение, что в значительной степени меняет структуру затрат на использование инфраструктуры и эксплуатационных расходов.

С внедрением свободного ценообразования и увеличением объема перевозок пассажиров, железнодорожные пассажирские компании в Японии

могут за счет вырученных средств поддерживать инфраструктуру и обновлять основные средства, что на данный момент нельзя увидеть в отечественной модели, где средства на обновление основных фондов не могут выделяться пригородными пассажирскими компаниями самостоятельно без участия государства или без элементов перекрестного субсидирования.

### **1.3.6 Опыт Китая**

Китайские железные дороги находятся на первом месте в мировом рейтинге по таким показателям как пассажирооборот, грузооборот и интенсивность перевозок, при этом длина железнодорожных линий Китая занимает вторую позицию после США. Число перевезенных пассажиров за год переваливает за отметку 1,25 млрд. пассажиров, данный показатель увеличивается с каждым годом.

Основным перевозчиком является компания China Railways. Существует большое количество высокоскоростных магистралей, важными достижениями которых является увеличение пропускной способности и высвобождение ниток графика для грузовых перевозок[124].

В Китае железнодорожная отрасль подчиняется интересам национальной стратегии государства и контролируется рядом федеральных органов, в том числе Министерством обороны. Автомобильный транспорт также строго подчиняется государственному контролю[88]. Все решения в рамках выбора перевозчиков принимаются на уровне государственного управления Китая.

Железнодорожная тарифная политика контролируется и корректируется Национальной комиссией по развитию и реформам, первоначально разрабатываясь железной дорогой. При корректировке учитывается уровень инфляции, индексов-дефляторов для обеспечения обслуживания регионов и другие показатели. Структурирование тарифов не имеет определенной гибкости и недифференцировано, тарифы в целом занижены, причем не с целью повышения конкурентоспособности, а в интересах поддержки грузовых и пассажирских компаний[47]. Стоит отметить, что в Китае разделены периоды

развития железнодорожной отрасли по пятилеткам. Государство ставит задачи по развитию транспортной инфраструктуры, увеличению протяженности линий, по модернизации экономической политики компаний и оптимизации расходной части[20].

Основной точкой соприкосновения в сравнении тарифной политики Китая и России является определение тарифов на услуги инфраструктуры на основе среднесетевых расходов владельца инфраструктуры. Явным недостатком данной модели расчета тарифов является отсутствие гибкости в тарифах на перевозку, что осложняет борьбу на рынке транспортных услуг в пределах товарных границ при наличии конкуренции с другими видами транспорта. В Китае степень государственного участия в регулировании железнодорожного транспорта значительно выше, чем в России, что позволяет Китаю строить стратегические планы по развитию сетей и изменению ряда показателей, влияющих на работу железнодорожной отрасли.

#### **1.4 Эволюция отечественного регулирования тарифов и ценообразования на железнодорожном транспорте**

Отечественные механизмы государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом находятся на этапе преобразований и зачастую могут изменяться.

Большой вклад в развитие тарифообразования внес русский ученый и видный государственный деятель С.Ю. Витте. В своей работе 1884 года «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» Витте исследует тарифное дело на основе экономического закона спроса и предложения, разделяя теоретический и практический методы тарифообразования[16]. Основные выводы его работ включали в себя те принципы, на основе которых строилась все ценообразование в сфере железнодорожного транспорта в России. Сергей Юльевич предложил организовать Правительственный контроль над железнодорожными тарифами для устранения возможных злоупотреблений, а также улучшение этого контроля как по форме, так и по

существованию при участии в контроле представителей промышленности, торговли и железных дорог. Также, предлагал ввести ограничение на прибыль частных обществ, эксплуатирующих государственные железные дороги.

Что касается пассажирского сообщения, то регулирование тарифов на эти перевозки в России изначально выстроено нерационально, тарифы устанавливались произвольно, во многих случаях – по завышенной стоимости.

Большим открытием в пригородном сообщении стало введение прогрессивно уменьшающегося вместе с расстоянием тарифа[25]. С увеличением сети железных дорог и их электрификацией тарифы на перевозки неоднократно пересматривались. В рамках установления тарифов для дорог, которые еще не были национализированы, первоначально сохранялся подход, предусматривающий применение высших предельных ставок тарифов на перевозки пассажиров, багажа и грузов[90].

Затем, в начале 20 века был полностью изменен механизм регулирования тарифов в России. Созданные органы регулирования под контролем аппарата НКПС достаточно эффективно применяли новые тарифные схемы, была успешно применена первая индексация тарифов. Железнодорожные пассажирские перевозки в то время переняли на себя значительный объем пассажиров, поэтому для государства было важно применять тарифы, которые с одной стороны покрывали все расходы на осуществление перевозок пассажиров, а с другой – оставались на приемлемом уровне для населения.

Система регулирования тарифов на железнодорожном транспорте находит свое отражение в действующем на настоящий момент механизме регулирования тарифов на железных дорогах. Сейчас также существует орган, контролирующий динамику изменения тарифных ставок и регулирующий тарифы с помощью оценки финансово-экономических показателей деятельности (ФСТ России).

На пассажирском пригородном железнодорожном транспорте в 1920 – 1930 гг. могли устанавливаться «местные» тарифы, зафиксированные с учетом

расстояния до 100 км. При этом, если они устанавливались в узловых пунктах, то платы за проезд, в том числе платы за месячные, сезонные и годовые абонементы, а также иные сборы должны быть едиными для всех дорог указанного железнодорожного узла[26]. «Местные» тарифы могли устанавливаться на всем пути следования пассажирского поезда пригородного сообщения. Была введена дифференциация по 147 тарифным поясам дальности, что в значительной мере упростило определение платы за проезд пассажирами[2]. Существующая система пассажирских тарифов была гибкой и уже в то время предусматривала льготы на проезд определенных категорий пассажиров<sup>2</sup>.

Для сравнения уровней тарифов СССР и США за рассматриваемый период приведем некоторые данные в валюте соответствующей страны и перевод их в рубли по соответствующему официальному курсу (Таблица 4).

Таблица 4 – Сопоставление среднего уровня тарифов в СССР и США

Все виды перевозок						
Показатели	Единица измерения	Страна	Годы			
			1960	1970	1974	1975
Доходная ставка на 10 приведенных ткм	коп.	СССР	4,647	4,577	4,574	4,565
	центы	США	10,939	10,576	12,941	14,672
	коп.	США	9,845	9,518	11,646	13,205
Доходная ставка США/СССР	%		211,9	210,7	254,6	289,3
Грузовые перевозки						
Доходная ставка на 10 приведенных ткм	коп.	СССР	3,738	4,117	4,122	4,116
	центы	США	9,605	9,782	12,53	14,38
	коп.	США	8,645	8,804	11,277	12,942
Доходная ставка США/СССР	%		231,3	213,8	273,6	314,4

<sup>2</sup>В 1928 году в части перевозок пассажиров были установлены льготы в размере 50% для студентов университетов, слушателей рабочих факультетов, совпартшкол и техникумов во время каникул и летней практики; 75% скидка предоставлялась переселенцам при переезде на новые места обитания.

Продолжение таблицы 4

Пассажирские перевозки						
Доходная ставка на 10 приведенных ткм	коп.	СССР	8,902	8,896	9,15	9,225
	центы	США	18,75	24,312	32,42	34,84
	коп.	США	16,844	21,881	29,178	31,356
Доходная ставка США/СССР	%		189,2	246	318,9	339,9

Курс рубля к доллару в 1960 составлял 4, в 1970 году – 0,9, в 1974 – 0,7536, в 1975 – 0,73.

В представленной таблице средняя доходная ставка от перевозочной деятельности в США более чем в два раза выше, чем в СССР[3]. Такой высокий уровень доходов объясняется низкой себестоимостью железнодорожных перевозок в США.

Необходимо отметить, что все изменения в части экономических показателей железнодорожной отрасли СССР проводились с учетом определения тарифа, как разновидности системы плановых цен в социалистическом хозяйстве, и к ним применимы те же закономерности, что и к плановым ценам[8,42]. При этом железнодорожный транспорт СССР в целом показывал в это время высокий уровень эффективности, что позволило обеспечить обновление основных средств в части закупки подвижного состава, оснащения путей и общесетевой электрификации при неизменном уровне тарифов в середине столетия [112].

Распад СССР и ряд экономических реформ поставили перед железнодорожным транспортом непростые задачи, связанные с реорганизацией железнодорожной отрасли на новом полигоне деятельности (в пределах измененной территории Российской Федерации)[57]. В сфере пассажирского транспорта большое значение имел показатель мобильности и платежеспособности населения, которые определяли основные экономические показатели эффективности пассажирского комплекса в целом[5]. Среди множества проблем железнодорожный транспорт столкнулся с вопросом

обновления изношенных основных фондов, резким спадом спроса на грузовые и пассажирские перевозки, ростом цен на ресурсы, необходимые для функционирования железнодорожного транспорта[119].

Основополагающим нормативно-правовым актом в условиях новой эры железнодорожного транспорта в России выступил Федеральный Закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», включивший в себя экономические, правовые и организационные принципы в системе функционирования железных дорог России[108]. Стоит отметить тот факт, что в данном Федеральном Законе железные дороги не подлежат приватизации. Центральным органом управления оставалось МПС, с помощью которого определялись наиболее важные векторы преобразований железнодорожного транспорта.

Курс на либерализацию отрасли был взят с целью подготовки к реформам. Для этого понадобилось упорядочить финансово-экономическую систему в целом, в том числе изменить систему ценообразования на грузовых и пассажирских железнодорожных перевозках. Перекрестное субсидирование вынуждало изменять тарифную политику на грузовых и пассажирских перевозках для устойчивого положения российских железных дорог на транспортном рынке. Однако перекрестное субсидирование, по мнению многих аналитиков, в меньшей мере способствовало развитию пассажирского комплекса как обособленной бизнес-единицы.

Железнодорожный транспорт вышел на более стабильный уровень и к 2003 году полностью обеспечивал основные потребности промышленности и населения в транспортных услугах[49]. Период стагнации был преодолен, и в совместной работе с федеральными органами исполнительной и законодательной власти Российской Федерации, экспертными советами и научными организациями был составлен план реформирования отрасли, который включал в себя постепенное и поэтапное преобразование российских железных дорог. 18 мая 2001 года Постановлением Правительства Российской

Федерации № 384 была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте[100]. Одной из главных целей реформы являлась снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки железнодорожным транспортом[54].

В ценообразовании пассажирских перевозок важным нововведением являлась дифференциация составляющих тарифов на перевозки пассажиров. Такие составляющие включали в себя инфраструктурную, локомотивную, вагонную и вокзальную. Данный шаг позволил компании подготовить методологическую базу для расчета тарифа с возможностью получения детализированной информации об экономических показателях по каждой составляющей. Это было сделано в целях анализа и прогнозирования доходов и расходов при возможности разделения видов деятельности и появления на рынке отдельных компаний-перевозчиков, имеющих в собственности подвижной состав. Параллельно был разработан Порядок ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ компании ОАО «РЖД»[105]. В указанном порядке было выполнено распределение расходов по видам деятельности, в том числе пассажирские перевозки в пригородном сообщении и дальнем следовании.

Также важнейшим шагом разрабатываемого механизма ценообразования в пассажирском комплексе выступило определение тарифных планов не только на перевозочный процесс, но и на услуги инфраструктуры, оказываемые компаниям-перевозчикам. Это позволило с наибольшей гибкостью определять и анализировать показатели доходов и расходов в рамках новой разработанной системы. Также в соответствии с теорией ценообразования на транспорте тарифы на перевозку пассажиров должны формироваться на экономически обоснованном уровне с учетом дополнительных параметров. В структуре экономически обоснованного тарифа в пригородном сообщении также предусмотрено разделение на составляющие.

Задачей структурной реформы значилось сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок с помощью образованного на первом (подготовительном) этапе реформирования механизма поддержки пассажирских перевозок[101]. Создавались акционерные общества на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Так, согласно плану структурной реформы на сегодняшний день в России функционируют 25 пригородных пассажирских компаний. Стоит отметить явные различия с планом реформы по вопросу пригородного комплекса. В настоящее время пригородные пассажирские компании вынуждены арендовать подвижной состав у ОАО «РЖД». Услуги по предоставлению эксплуатационных, вагоно-ремонтных депо, вокзалов, части павильонов, кассовых аппаратов и платформ также являются сферой ответственности ОАО «РЖД», что противоречит пунктам плана реформы, где все указанные основные средства должны быть на балансе пригородных компаний.

Относительно тарифной политики, связанной с регулированием деятельности пригородного пассажирского комплекса в плане реформе обозначено, что компании-перевозчики, как субъекты естественной монополии, должны быть обеспечены координацией регулирования тарифов на услуги естественных монополий. В то же время на государственном уровне была разработана тарифная база и правила ее применения. Сегодня тарифы на пригородные пассажирские перевозки устанавливаются и утверждаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации на основе разработанной нормативно-правовой базы и методологических подходов, а тарифы на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые пригородным пассажирским компаниям, устанавливает Федеральная служба по тарифам.

Такой подход в текущих условиях является оптимальным и позволяет разделить зоны ответственности, в том числе финансовую и правовую, между федеральным центром и субъектами Российской Федерации.

По результатам рассмотренных в настоящей главе вопросов функционирования, а также государственного тарифного регулирования пассажирских железнодорожных перевозок в России и странах мира, в таблице 5 представлена сводная информация по указанным вопросам.

Таблица 5 – Механизмы функционирования пригородного пассажирского комплекса в странах мира

Страна	Владелец инфраструктуры	Владелец подвижного состава	Модель функционирования	Уровень конкуренции между перевозчиками
США	Частные компании (рынок либерализован)	Компании-перевозчики	Пассажирские перевозки в пригородном сообщении осуществляются 19 компаниями на собственных линиях, а также арендуемых линиях у грузовых компаний. Из федерального бюджета выделяются средства на покрытие выпадающих доходов пригородных компаний.	Высокий
Англия	Частные компании (рынок либерализован, присутствует государственное регулирование)	Компании-перевозчики	Пригородный пассажирский комплекс функционирует с помощью системы франшиз. На определенном участке компания-перевозчик выигрывает конкурс на осуществление перевозочной деятельности с учетом выделения компенсаций из бюджетов различного уровня.	Высокий
Германия	Государство (рынок частично национализирован)	Компании-перевозчики	Администрациями федеральных земель осуществляется тендер по выбору компании-перевозчика. При этом администрация берет на себя обязанности по развитию инфраструктурных объектов, возмещению выпадающих доходов компании-перевозчику в соответствии с требованиями и стандартами, устанавливаемыми на федеральном уровне	Высокий
Япония	Частные компании (рынок частично либерализован)	Компании-перевозчики	Вертикально-интегрированные пассажирские компании осуществляют перевозочную деятельность на отдельных островах. При этом для осуществления перевозок компании часто заключают договор с грузовыми перевозчиками, что является отражением американской модели.	Средний
Китай	Государство (рынок полностью национализирован)	Государственная компания-перевозчик	Функционирование перевозочной деятельности и регулирование тарифной политики осуществляется государством.	Низкий
Россия	ОАО "РЖД" (рынок частично либерализован)	ОАО "РЖД"	Двухуровневая система регулирования (федеральный центр и региональный уровень). Методология, а также регулирование тарифов на инфраструктуру осуществляется на федеральном уровне, тарифы устанавливаются органами регулирования субъектов РФ. 25 компаний-перевозчиков осуществляют деятельность на территории 73 субъектов РФ.	Средний

Таким образом, на примере мирового опыта в основе реформирования железных дорог постоянно подчеркивается, что конкуренция является более действенным механизмом, чем регулирование. Этот тезис доказан опытом десятков стран, в которых имели место железнодорожные реформы[15]. Поэтому важной задачей регулятора государства является содействие формированию конкурентных сегментов внутри железнодорожной отрасли, что устранил или сократит необходимость регулирования тарифов.

Вместе с тем, в процессе формирования конкурентных сегментов, регулятор должен проанализировать ситуацию на рынке и выявить присутствие конкуренции железнодорожных компаний со стороны других видов транспорта. В этой связи, по мнению автора, регулирующий орган вправе проводить мониторинг формирования сегментов конкуренции и может осуществлять активные меры по стимулированию конкуренции.

## ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА

### 2.1 Финансово-экономические параметры работы пригородного пассажирского комплекса

В ходе реформирования железнодорожного транспорта, проведенного в целях повышения эффективности его работы, уровня безопасности и обеспечения необходимого качества перевозочной деятельности, появились конкурентные сегменты рынка перевозок[85]. В частности, ключевыми решениями в целях обособления отдельных видов бизнеса (перевозочных процессов) в рамках программы структурной реформы выступали:

- создание условий для недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта пользователей услуг, оказываемых на железнодорожном транспорте;

- разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления, создание открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

- формирование в рамках открытого акционерного общества "Российские железные дороги" самостоятельных структурных подразделений для осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении, отдельных специализированных грузовых перевозок, услуг по ремонту технических средств и производству запасных частей, иных видов деятельности, не связанных с перевозками) и введение отдельного учета по этим видам деятельности[105].

Так, из крупнейшей транспортной организации выделились виды бизнеса в части перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте (перевозки пассажиров в дальнем следовании и в пригородном сообщении)[118]. В рамках реформы подразумевалась отмена перекрестного субсидирования, а также осуществление безубыточной деятельности по перевозке пассажиров за счет внедрения параметров конкуренции в отрасль[82]. Реформа предусматривала

выделение видов деятельности, регулируемых государством, а именно – предоставление услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта. Особое внимание уделялось нормативно-правовой базе, обеспечивающей функционирование внедренного после реформирования механизма транспортной деятельности. Виды деятельности, несвязанные с производственным процессом, выделялись в первую очередь, и, создавшиеся дочерние зависимые общества ОАО «РЖД», продолжали работу в новом режиме осуществления деятельности с передачей имущества от материнской компании. К примеру, Дирекция железнодорожных вокзалов занимается вопросами эффективного развития и использования вокзальных комплексов. На рисунке 5 представлен перечень видов деятельности ОАО «РЖД».

Основные виды деятельности – виды бизнеса, которые обеспечивают реализацию основных концептов железнодорожной отрасли и к которым применяются требования государства (в том числе государственное регулирование тарифов на услуги естественных монополий). Именно государство поддерживает основные виды деятельности путем принятия соответствующих решений о направлении их развития, инвестиционных проектах и тарифному регулированию.

Непрофильные виды деятельности – виды бизнеса, обеспечивающие функционирование основных видов деятельности компании. В рамки непрофильных видов деятельности входят обеспечение поставками сырья для функционирования компании, оказание услуг необходимого объема и качества при ценовых ограничениях, устанавливаемых компанией.



Рисунок 5 – Виды деятельности холдинга ОАО «РЖД»

Доходные виды деятельности – виды бизнеса, имеющие непосредственные связи с профильными (использование возможностей профильных видов деятельности). Целью таких видов, как правило, выступает повышение уровня рентабельности и стоимости на инвестированный капитал. Перечень доходных видов деятельности периодически пересматривается.

Пассажи́рские железнодорожные перевозки входят в состав основных видов деятельности. В то же время пассажирские перевозки делятся на перевозки пассажиров в дальнем следовании и пассажирские перевозки в пригородном сообщении. В результате реформирования отрасли в рамках холдинга ОАО «РЖД» пассажирские перевозки в дальнем следовании осуществляют дочернее зависимое общество (далее – ДЗО) ОАО «РЖД» АО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Железные дороги Якутии»; владельцем инфраструктуры является ОАО «РЖД»[74].

Пригородные пассажирские перевозки осуществляют компании-перевозчики на территории субъектов Российской Федерации (25 компаний)[5]. Компании являются дочерними зависимыми обществами ОАО «РЖД». Пассажи́рские пригородные компании могут функционировать как на территории одного, так и на территории нескольких субъектов Российской Федерации. В течение периода реформирования образовавшиеся пригородные компании до сегодняшних дней так и не получили основные средства (подвижной состав) в собственность, что было предусмотрено планом реформы[78].

Для контроля деятельности пригородных пассажирских компаний со стороны ОАО «РЖД» был создан Центр по корпоративному управлению пригородным комплексом (ЦОПР), отвечающий за финансовое положение пригородного железнодорожного комплекса, нормативно-правовую базу, а также организацию работы пригородных пассажирских компаний в целом. Данное структурное подразделение в условиях вертикально интегрированной работы холдинга подчиняется Департаменту управления бизнес-блоком

«Пассажирские перевозки» и находится в ведении вице-президента ОАО «РЖД».

ЦОПР выполняет следующие задачи:

- 1) организация модели структурирования и финансирования пригородного пассажирского комплекса;
- 2) работа с региональными органами власти;
- 3) повышение эффективности работы пригородных пассажирских компаний (анализ текущих результатов деятельности компаний);
- 4) контроль качества обслуживания пассажиров при железнодорожных перевозках в пригородном сообщении;
- 5) взаимодействие участников перевозочного процесса по вопросам, связанным с технологией и организацией перевозки;
- 6) координация деятельности пригородных пассажирских компаний, в том числе формирование стратегических моделей их развития.;

При организации пригородных пассажирских компаний их акционерами могут являться как ОАО «РЖД», так и субъекты Российской Федерации. В связи с тем, что обособление пригородных пассажирских перевозок вызвано необходимостью повышения качества обслуживания пассажиров, обеспечения транспортного обслуживания населения, субъектам Российской Федерации передана часть финансово-экономической ответственности[75].

Однако не все пригородные пассажирские компании создаются при участии субъектов Российской Федерации. Структура капитала зависит от желания каждого субъекта Российской Федерации войти в состав акционеров. В таблице 6 представлены данные о пригородных пассажирских компаниях, функционирующих на территории субъектов Российской Федерации, список таких субъектов, а также состав акционеров пригородных пассажирских компаний.

Таблица 6 – Перечень пригородных пассажирских компаний

п/п (общее)	субъект РФ	№ п/п (ппк)	Пригородная пассажирская компания	Распределение долей акций
1	2	3	4	5
1	Брянская область	1	ОАО "Центральная ППК"	ОАО "РЖД" (25% минус 1 акция), ООО "МПК", ранее Администрация г. Москвы (50%), Администрация Московской области (25% + 1 акция)
2	Владимирская область			
3	Калужская область			
4	Курская область			
5	Орловская область			
6	Рязанская область			
7	Смоленская область			
8	Тверская область			
9	Тульская область			
10	г. Москва			
11	Московская область			
12	Белгородская область	2	ОАО "ППК Черноземье"	ОАО "РЖД" (50% + 1 акция), Воронежская область (25% + 1 акция), Белгородская область (9%), Тамбовская область (10%), Липецкая область (5%)
13	Воронежская область			
14	Курская область			
15	Липецкая область			
16	Саратовская область			
17	Пензенская область			
18	Тамбовская область			
19	Владимирская область	3	ОАО "Волго- Вятская ППК"	ОАО "РЖД" (50% - 2 акции), Администрация Нижегородской области (25% + 1 акция), Администрация Кировской области (25% + 1 акция).
20	Удмуртская Республика			
21	Кировская область			
22	Нижегородская область			
23	Ивановская область	4	ОАО "Северная ППК"	ОАО "РЖД" (100% - 1 акция), АНО "Желдорреформа" (1 акция)
24	Владимирская область			
25	Костромская область			
26	Ярославская область			
27	Республика Коми			
28	Архангельская область			
29	Вологодская область			
30	Кировская область			
31	Псковская область	5	ОАО "Московско- Тверская ППК"	ОАО "РЖД" (50% - 2 акции), Администрация Тверской области (25% + 1 акция), ООО "Дельта-транс-инвест" (25% + 1 акция)
32	Тверская область			
33	г. Москва			
34	Московская область			

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5
35	Калининградская область	6	ОАО "Калининградская ППК"	ОАО "РЖД" (100% - 1 акция), АНО "Желдорреформа" (1 акция)
36	Тверская область	7	ОАО "Северо-Западная ППК"	ОАО "РЖД" (74%), Администрация г. Санкт-Петербурга (26%)
37	Республика Карелия			
38	Вологодская область			
39	Ленинградская область			
40	Мурманская область			
41	Новгородская область			
42	Псковская область			
43	Санкт-Петербург	8	ОАО "Кубань-экспресс пригород"	ОАО "РЖД" (49%), Администрация Краснодарского края (51%)
44	Республика Адыгея			
45	Краснодарский Край	9	ОАО "Северо-Кавказская ППК"	ОАО "РЖД" (74%), Администрация Ростовской области (26%)
46	Краснодарский Край			
47	Ростовская область			
48	Республика Дагестан			
49	Кабардино-Балкарская Республика			
50	Карачаево-Черкесская Республика			
51	Республика Северная Осетия-Алания			
52	Ставропольский Край	10	ОАО "Волгоградтранс-пригород"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Волгоградской области (49%)
53	Астраханская область			
54	Волгоградская область	11	ОАО "Башкортостанская ППК"	ОАО "РЖД" (100% - 1 акция), АНО "Желдорреформа" (1 акция)
55	Республика Башкортостан			
56	Республика Мордовия			
57	Оренбургская область			
58	Пензенская область			
59	Ульяновская область			
60	Челябинская область	12	ОАО "Свердловская ППК"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Свердловской области (49%)
61	Республика Башкортостан			
62	Оренбургская область			
63	Курганская область			
64	Свердловская область			
65	Тюменская область			

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5
66	Челябинская область	13	ОАО "Содружество"	ОАО "РЖД" (50% - 2 акции), Администрация Республики Татарстан, (25% + 1 акция), Адмитисрация Республики Удмуртия (25% + 1 акция)
67	Ханты-Мансийский автономный округ			
68	Республика Башкортостан			
69	Республика Марий Эл			
70	Республика Мордовия			
71	Республика Татарстан			
72	Удмуртская Республика			
73	Чувашская Республика			
74	Пермский Край			
75	Кировская область			
76	Свердловская область			
77	Самарская область	14	ОАО "Самарская ППК"	ОАО "РЖД" (49%), Администрация Самарской области (51%)
78	Саратовская область	15	ОАО "Саратовская ППК"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Саратовской области (49%)
79	Республика Бурятия	16	ОАО "Байкальская ППК"	ОАО "РЖД" (50% - 1 акция), Администрация Иркутской области (50% + 1 акция).
80	Иркутская область			
81	Республика Хакасия	17	ОАО "Краспригород"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Красноярского края (49%)
82	Красноярский Край			
83	Кемеровская область			
84	Алтайский Край	18	ОАО "Алтай- пригород"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Алтайского края (49%)
85	Забайкальский Край	19	ОАО "Забайкальская ППК"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Забайкальского края (49%)
86	Омская область	20	ОАО "Омск- пригород"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Омской области (49%)
87	Кемеровская область	21	ОАО "Кузбасс- пригород"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Кемеровской области (49%)
88	Томская область			

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5
89	Новосибирская область	22	ОАО "Экспресс Пригород"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Новосибирской области (46,2%), Администрация г. Новосибирска (2,8%)
90	Приморский Край	23	ОАО "Экспресс Приморья"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Приморского Края (49%)
91	Хабаровский Край			
92	Амурская область			
93	Еврейская Автономная область			
94	Сахалинская область	24	ОАО "ПК "Сахалин"	ОАО "РЖД" (100% - 1 акция), АНО "Желдорреформа" (1 акция)
95	Удмуртская Республика	25	ОАО "Пермская пригородная компания"	ОАО "РЖД" (51%), Администрация Пермского Края (49%)

Как видно из представленной таблицы, несколько компаний-перевозчиков могут осуществлять деятельность одновременно в одном субъекте Российской Федерации. Такая ситуация может положительно повлиять на развитие конкуренции на рынке пригородных пассажирских перевозок.

Кроме того, пригородные компании, как было указано выше, могут осуществлять свою деятельность в агломерациях и вне их[28]. Сами пассажирские перевозки могут быть социально-значимыми и коммерческими.

Социально-значимые пригородные перевозки – перевозки, которые осуществляются по заказу на транспортное обслуживание субъектом Российской Федерации, на маршрутах, где нет альтернативного пригородного сообщения (либо есть, но по каким-либо причинам железнодорожные перевозки являются приоритетными для населения). Эти перевозки субсидируются за счет средств регионального бюджета в полном объеме.

Коммерческие пригородные перевозки – перевозки, которые осуществляются по маршрутам, определенным компанией-перевозчиком

самостоятельно, с целью получения положительного финансового результата. Такие перевозки, как правило, не являются дотационными.

Так, на территории г. Москвы и Московской области функционирует компания ОАО «Аэроэкспресс», осуществляющая интермодальные и пригородные железнодорожные перевозки и обеспечивающая сообщение между Москвой и аэропортами Московского авиационного узла (Шереметьево, Домодедово, Внуково). ООО «Межрегиональная пассажирская компания» осуществляет экспресс перевозки в поездах повышенной комфортности на территории Саратовской и Волгоградской областях.

Остальные пригородные пассажирские компании работают в соответствии с транспортными заказами субъектов Российской Федерации, преимущественно по социально-значимым маршрутам. На рисунке 6 представлена структура рынка пригородных пассажирских перевозок.

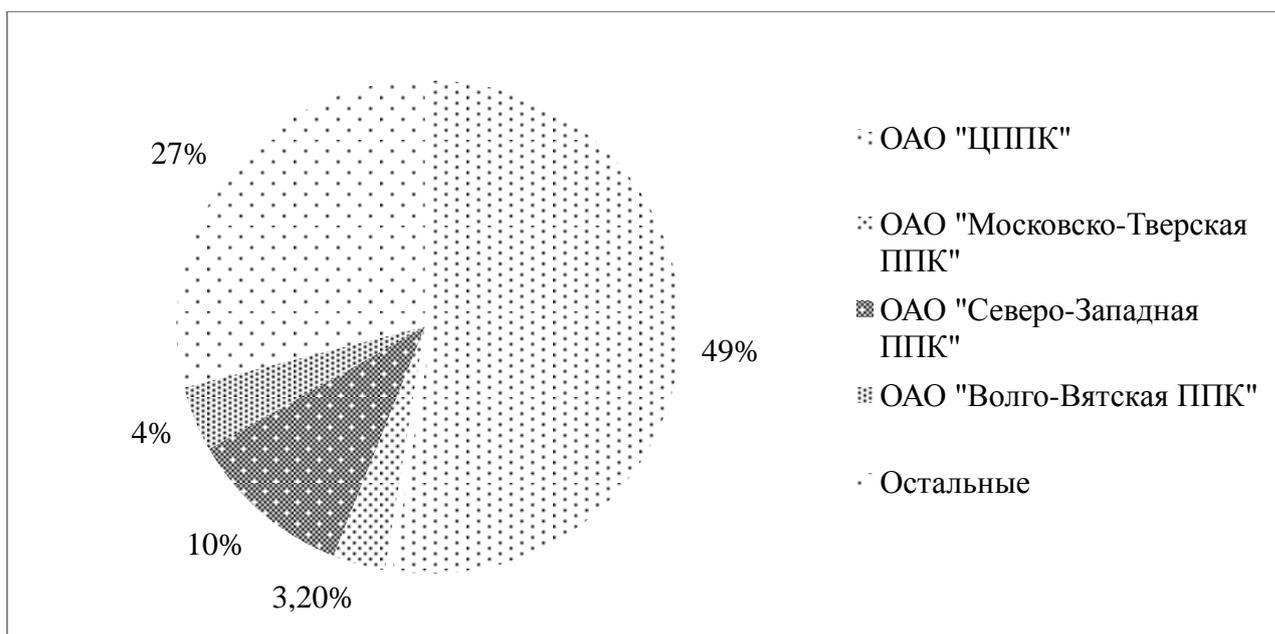


Рисунок 6 – Структура рынка пригородных железнодорожных перевозок

ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» осуществляет перевозки пассажиров в пригородном сообщении в Москве и Московской области, на которые приходится более 50% отправленных пассажиров от общего объема перевозок на территории Российской Федерации.

Цель большинства пригородных пассажирских компаний перевозок – выход на безубыточный уровень работы. Для этого компании необходимо в рамках транспортного заказа субъекта Российской Федерации осуществить перевозки пассажиров по указанным в заказе маршрутам по тарифам, установленным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации. Тариф для населения устанавливается регионом с учетом уровня спроса населения на перевозки, а также возможностей регионального бюджета на компенсацию потерь компании-перевозчика. Далее, рассчитывается экономически обоснованный уровень тарифа, как сумма всех обоснованных затрат перевозчика, деленная на объем перевозок (пасс-км). Расчет производится в соответствии с Методикой определения экономически обоснованных затрат компаний-перевозчиков, утвержденной приказом ФСТ России от 28.09.2010 № 235-т/1.

В итоге, разница между уровнем экономически обоснованного тарифа и тарифа для населения, рассчитанная с учетом объема перевезенных пассажиров, определяет потребность компании-перевозчика в средствах из регионального бюджета для обеспечения ее безубыточной деятельности. Данная разница в экономической терминологии железнодорожного транспорта зафиксирована как выпадающие доходы.

Выпадающие доходы покрываются не всеми субъектами Российской Федерации по различным причинам, что приводит к отмене поездов на социально-значимых маршрутах.

В таблице 7 представлено финансово-экономическое состояние пригородного пассажирского комплекса в разрезе субъектов Российской Федерации.

Таблица 7 – Финансово-экономическое состояние пригородного пассажирского комплекса в разрезе субъектов РФ

Субъекты РФ	Количество отправленных пассажиров, млн.	ваг-км, млн.	Пригородный пассажирооборот на 2014г., млн. пасс-км.	Доходы на 2014 г. (от продажи билетов), млн.руб.	Расходы ППК	Выпадающие доходы от снижения тарифов на услуги инфраструктуры млн.руб.	Субсидии регионов на 2014г., запланированные в бюджетах в 2014 году, млн.руб.	Потребность в увеличении суммы субсидий из регионов в 2014 г., млн.руб.	Процент компенсации
1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
Центральный федеральный округ	666,2	727,1	19 901,0	35 804,0	33 697,8	2 106,2	1 206,1	0,0	57%
26. Белгородская область	1,3	3,2	42,0	76,2	250,9	-174,7	12,0	162,7	7%
27. Брянская область	6,1	9,0	210,2	312,8	761,9	-449,1	22,3	426,8	5%
28. Владимирская область	7,1	22,4	431,1	834,9	839,8	-4,9	65,0	-60,1	1327%
31. Воронежская область	7,1	10,7	234,5	315,2	769,4	-454,2	173,3	280,9	38%
33. Ивановская область	0,9	1,7	36,9	65,2	275,4	-210,2	105,2	105,0	50%
37. Калужская область	5,3	19,7	386,9	700,7	825,4	-124,7	73,0	51,7	59%
41. Костромская область	1,6	2,0	46,1	75,8	268,9	-193,1	44,4	148,7	23%
44. Курская область	1,5	3,4	75,6	130,4	286,7	-156,3	70,6	85,7	45%
46. Липецкая область	0,5	1,4	18,0	26,2	102,7	-76,5	56,3	20,2	74%

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
54. Орловская область	1,2	3,4	58,1	104,6	298,0	-193,4	5,0	188,4	3%
59. Рязанская область	3,4	14,8	267,4	495,0	495,2	-0,2	55,3	-55,1	27650%
63. Смоленская область	1,8	5,6	108,9	163,8	323,7	-159,9	30,0	129,9	19%
64. Тамбовская область	1,6	2,7	46,9	72,3	327,3	-255,0	159,0	96,0	62%
36. Тверская область	7,7	21,5	341,4	641,5	1 019,8	-378,3	50,0	328,3	13%
66. Тульская область	3,1	9,6	170,5	305,5	486,5	-181,0	70,0	111,0	39%
71. Ярославская область	3,9	6,8	144,7	270,8	866,0	-595,2	214,7	380,5	36%
Мосузел	612,0	589,1	17 281,8	31 213,1	25 499,3	5 713,8	0,0	-5 713,8	Полож.фин. результат
в т.ч. 73. г. Москва	311,2	163,0	8 406,9	14 117,0	9 621,5	4 495,5	0,0	-4 495,5	0%
в т.ч. 48 Московская обл.	300,8	426,1	8 874,9	17 096,2	15 877,7	1 218,5	0,0	-1 218,5	0%
ИТОГО		741,9	20 168,4	35 804,0	33 697,8	2 106,2	0,0	-2 106,2	0%
Северо-Западный федеральный округ	81,3	130,1	3 008,8	5 949,2	6 973,3	-1 024,1	555,3	468,8	54%
06. Республика Карелия	0,4	2,2	23,3	44,4	118,0	-73,6	51,1	22,5	69%

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
07. Республика Коми	0,5	1,0	24,1	46,8	160,7	-113,9	67,6	46,3	59%
24. Архангельская область	1,8	3,2	87,2	159,8	505,2	-345,4	170,8	174,6	49%
30. Вологодская область	1,0	2,6	50,8	97,5	259,8	-162,3	0,0	162,3	0%
35. Калининградская область	2,6	2,5	65,7	90,4	331,7	-241,3	133,8	107,5	55%
45. Ленинградская область	25,8	68,6	1 347,4	2 738,3	2 841,3	-103,0		103,0	0%
49. Мурманская область	0,1	0,5	4,5	6,8	36,2	-29,4	28,5	0,9	97%
50. Новгородская область	0,6	3,3	30,2	65,2	157,2	-92,0	43,5	48,5	47%
57. Псковская область	0,6	2,4	28,0	58,2	337,5	-279,3	60,0	219,3	21%
72. Санкт-Петербург	47,9	43,7	1 347,5	2 641,7	2 225,8	415,9	0,0	-415,9	Полож.фин. результат
84. Ненецкий автономный округ					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
Южный федеральный округ	27,1	38,8	1 198,1	1 641,6	2 343,3	-701,7	486,9	214,8	69%
76. Республика Адыгея	0,2	0,5	5,6	22,2	23,6	-1,4	1,5	-0,1	107%
05. Республика Калмыкия					0,0	0,0		0,0	

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
18. Краснодарский край	7,8	19,3	426,2	640,1	911,2	-271,1	206,1	65,0	76%
25. Астраханская область	0,7	0,7	31,0	67,1	64,0	3,1		-3,1	Полож.фин. результат
29. Волгоградская область	3,5	4,2	177,8	194,3	425,1	-230,8	211,2	19,6	92%
58. Ростовская область	14,7	14,1	557,5	717,9	916,5	-198,6	68,1	130,5	34%
Северо-Кавказский федеральный округ	4,4	7,1	135,1	202,6	403,7	-201,1	80,6	120,5	40%
03. Республика Дагестан	0,2	0,7	7,1	5,1	35,4	-30,3	21,0	9,3	69%
14. Республика Ингушетия					0,0	0,0		0,0	
04. Кабардино-Балкарская Республика	0,3	1,0	11,8	15,7	44,9	-29,2	19,9	9,3	68%
79. Карачаево-Черкесская Республика	0,1	0,0	2,2	2,7	7,2	-4,5	5,0	-0,5	111%
10. Республика Северная Осетия-Алания	0,1	0,3	5,9	4,7	15,2	-10,5	9,0	1,5	86%
94. Чеченская Республика	0,0	0,0	0,3	0,0	6,9	-6,9	4,8	2,1	70%

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
21. Ставропольский край	3,7	5,2	107,7	174,3	294,2	-119,9	20,9	99,0	17%
Приволжский федеральный округ	63,6	109,0	2 899,0	3 870,9	6 956,6	-3 085,7	2 350,5	735,2	76%
01. Республика Башкортостан	4,0	9,4	171,3	230,3	730,8	-500,5	460,0	40,5	92%
08. Республика Марий Эл	0,0	0,1	0,7	1,4	6,6	-5,2	3,1	2,1	60%
09. Республика Мордовия	0,5	1,1	18,2	23,7	92,7	-69,0	64,2	4,8	93%
11. Республика Татарстан	6,9	12,3	284,7	276,3	677,0	-400,7	354,3	46,4	88%
13. Удмуртская Республика	3,2	5,2	155,3	258,4	358,1	-99,7	72,5	27,2	73%
15. Чувашская Республика	0,8	2,3	31,8	64,0	143,5	-79,5	44,5	35,0	56%
56. Пермский край	7,3	17,5	378,3	503,2	907,0	-403,8	348,0	55,8	86%
40. Кировская область	4,0	10,4	251,2	463,9	590,7	-126,8	81,7	45,1	64%
32. Нижегородская область	18,7	24,3	818,5	1 112,3	1 250,4	-138,1	82,2	55,9	60%
53. Оренбургская область	2,6	6,7	137,5	162,5	510,8	-348,3	300,0	48,3	86%
55. Пензенская область	1,5	3,5	73,2	99,4	319,8	-220,4	71,5	148,9	32%

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
42. Самарская область	8,4	8,2	386,0	378,7	627,4	-248,7	228,0	20,7	92%
60. Саратовская область	5,1	6,4	167,2	260,4	553,9	-293,5	198,0	95,5	67%
68. Ульяновская область	0,7	1,5	25,0	36,3	188,0	-151,7	42,5	109,2	28%
Уральский федеральный округ	21,9	48,9	1 167,5	1 693,8	3 326,7	-1 632,9	1 390,3	242,6	85%
43. Курганская область	1,3	4,3	70,8	140,0	235,4	-95,4	98,0	-2,6	103%
62. Свердловская область	13,9	29,7	725,4	956,1	2 058,6	-1 102,5	926,0	176,5	84%
67. Тюменская область	2,1	4,2	138,8	166,5	264,3	-97,8	134,9	-37,1	138%
69. Челябинская область	4,3	9,5	208,8	389,9	610,3	-220,4	100,0	120,4	45%
87. Ханты-Мансийский авт. округ	0,3	1,1	23,8	41,4	158,0	-116,6	131,4	-14,8	113%
90. Ямало-Ненецкий авт. округ					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
Сибирский федеральный округ	59,6	98,7	2 545,9	2 707,4	5 675,0	-2 967,6	1 916,6	1 051,0	65%
77. Республика Алтай					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
02. Республика Бурятия	0,3	1,2	14,0	65,0	74,4	-9,4	9,5	-0,1	101%

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
12. Республика Тыва					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
80. Республика Хакасия	0,3	0,9	13,8	16,2	60,2	-44,0	32,7	11,3	74%
17. Алтайский край	8,8	13,3	393,3	357,9	636,8	-278,9	128,6	150,3	46%
91. Забайкальский край	1,2	3,9	63,3	112,3	678,4	-566,1	155,3	410,8	27%
19. Красноярский край	5,6	9,8	243,2	240,3	592,7	-352,4	316,4	36,0	90%
34. Иркутская область	12,0	19,2	523,9	470,1	1 336,4	-866,3	556,0	310,3	64%
39. Кемеровская область	5,2	10,8	182,7	254,0	574,7	-320,7	255,1	65,6	80%
51. Новосибирская область	22,4	31,1	885,5	930,6	1 283,3	-352,7	314,2	38,5	89%
52. Омская область	3,1	7,7	204,5	214,5	380,0	-165,5	137,2	28,3	83%
65. Томская область	0,6	0,9	21,7	46,6	58,2	-11,6	11,6	0,0	100%
Дальневосточный фед. округ	6,7	12,7	326,0	558,0	1 369,1	-811,1	547,4	263,7	67%
16. Республика Саха (Якутия)					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
38. Камчатский край					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
20. Приморский край	4,9	6,6	207,8	301,3	640,9	-339,6	182,6	157,0	54%

Продолжение таблицы 7

1	2	3	4	5	6	7 (ст.5-ст.6)	8	9 -(ст.7+ст.8)	10
22. Хабаровский край	0,8	2,0	44,0	89,1	182,1	-93,0	93,0	0,0	100%
23. Амурская область	0,3	0,9	14,1	37,5	232,9	-195,4	120,0	75,4	61%
47. Магаданская область					0,0	0,0		0,0	
61. Сахалинская область	0,3	0,9	12,9	30,6	140,2	-109,6	109,6	0,0	100%
78. Еврейская автономная область	0,5	2,2	47,1	99,5	173,0	-73,5	42,2	31,3	57%
88. Чукотский автономный округ					0,0	0,0		0,0	перевозок нет
ВСЕГО по Российской Федерации	930,9	1 172,4	31 181,3	52 427,5	60 745,4	-8 317,9	8 533,7	215,8	58%

Исходя из результатов, полученных в таблице 7 по размерам компенсации из бюджетов субъектов Российской Федерации, предлагается разделить их на 4 группы:

- компенсирующие выпадающие доходы в размере от 0 до 40% (группа а);
- компенсирующие выпадающие доходы в размере от 40% до 80% (группа b);
- компенсирующие выпадающие доходы в размере от 80% до 100%(группа с);
- компенсирующие выпадающие доходы в размере от 100%, а также регионы, имеющие положительный финансовый результат при осуществлении пригородных пассажирских перевозок (группа d).

Детализация субъектов Российской Федерации по группам представлена на рисунке 7.

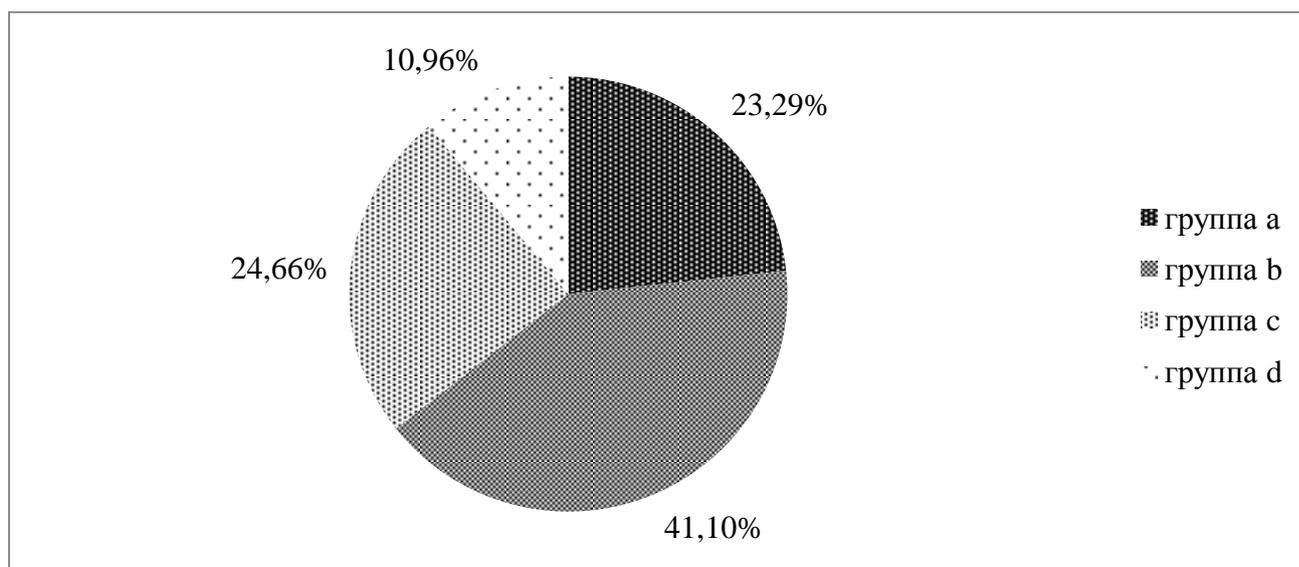


Рисунок 7 – Структура покрытия выпадающих доходов

Рисунок 7 показывает, что в целом преобладают регионы группы В, которые компенсируют выпадающие расходы пригородных пассажирских компаний на уровне от 40% до 80%. В эту группу входят субъекты Приволжского и Северо-Западного Федеральных округов. Самая малочисленная группа D, к которой относятся регионы с покрытием

выпадающих расходов больше 100% и регионы, на территории которых пригородные пассажирские компании функционируют с положительным финансовым результатом (Москва, Московская область, Санкт-Петербург). Группа С включает в себя регионы преимущественно Сибирского Федерального округа, где процент компенсации выпадающих доходов регионами достигает уровня 80% и не превышает 100%. В этих регионах органы исполнительной власти постоянно проводят работу с компаниями-перевозчиками по оптимизации затрат компании, выбору оптимального для населения объема транспортной работы, а также дополнительного стимулирования пригородной пассажирской компании по выработке решений, касающихся повышения уровня собираемых доходов (в том числе снижение доли безбилетных пассажиров) [40].

Группа А включает в себя самые проблемные субъекты Российской Федерации относительно показателя компенсации выпадающих доходов.

В целях выявления проблемных вопросов пригородного комплекса необходимо провести анализ структуры затрат компаний-перевозчиков и природу возникновения убыточной деятельности.

## **2.2 Оценка факторов, определяющих убыточность пригородного пассажирского комплекса**

Главным показателем, определяющим объем перевозочной деятельности, является показатель вагоно-км, который фиксируется в рамках договора транспортного обслуживания населения между компанией-перевозчиком и субъектом Российской Федерации. При этом показатель пассажиро-километры учитывается при определении доходов компании-перевозчика.

Затраты компании состоят из затрат услуг сторонних организаций и собственных затрат пригородных пассажирских компаний[68]. На сегодняшний момент, когда подвижной состав находится в собственности ОАО «РЖД», затраты компании-перевозчика на услуги сторонних организаций включают в себя:

- расходы, связанные с предоставлением инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении;
- расходы, связанные с содержанием железнодорожного подвижного состава;
- расходы, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава;
- расходы, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава;
- расходы, связанные с продажей проездных билетов (документов) в пригородном сообщении;
- расходы, связанные с обслуживанием пассажиров на вокзалах.

При этом расходы на услуги ОАО «РЖД» по аренде, ремонту и эксплуатации подвижного состава составляют 80-90% всех расходов компании-перевозчика.

По мнению органов регулирования субъектов Российской Федерации, относительно высокие расходные ставки на данные услуги, рассчитанные по железным дорогам Российской Федерации, являются одной из главных причин высокой расходной базы пригородного железнодорожного комплекса.

Часть собственных расходов формируется из затрат на обслуживание пассажиров на вокзалах, которые являются прямыми специфическими, а также общепроизводственными, общехозяйственными и прочими в соответствии с действующим Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 225 от 12.08.2014. Так, зачастую собственные затраты не принимаются к учету в общем объеме экономически обоснованных затрат.

Кроме того, в общий состав расходов перевозчика входят затраты на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, оказываемые ОАО «РЖД». Тарифы на услуги по использованию инфраструктуры установлены на среднесетевом уровне и

ежегодно индексируются на федеральном уровне. Базовые ставки тарифа на услугу по использованию инфраструктуры утверждены приказом ФСТ России от 27.07.2010 № 156-т/1 и составлены, исходя из тарифных схем И1 в расчете на поезд и И2, И3 в расчете на вагон[126]. Также Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844 принято решение об установлении льготного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры для пригородных пассажирских компаний в размере 0,01 к базовым ставкам тарифов ежегодно. Кроме того, решением Правительства Российской Федерации осуществляется финансовая поддержка пригородного пассажирского комплекса в качестве компенсации потерь в доходах, связанных с использованием услуг инфраструктуры, в размере 25 млрд. руб. ежегодно в течение 15 лет [99].

Анализ структуры всех затрат пригородной пассажирской компании в среднем за период 2013 года представлен на рисунке 8.



Рисунок 8 – Структура затрат пригородных пассажирских компаний в 2013 году

На рисунке 9 представлено изменение экономических показателей деятельности комплекса с 2010 по 2013 год. Так, в 2013 расходы в целом по пригородному железнодорожному пассажирскому комплексу на территории Российской Федерации с учетом полных затрат за предоставление услуг инфраструктуры составили 89 576 млн. руб. Доходы от продаж билетов на проезд пассажирам без учета выделяемых субсидий из федерального и региональных бюджетов Российской Федерации составили 49 356 млн. руб. Выпадающие доходы на отчетный 2013 год составляют 40 220 млн. руб. Проводя анализ с 2011 года видно, что уровень расходной базы постоянно увеличивается при более низком росте доходной части, что приводит к увеличению отрицательного показателя финансового результата деятельности пригородного пассажирского комплекса.

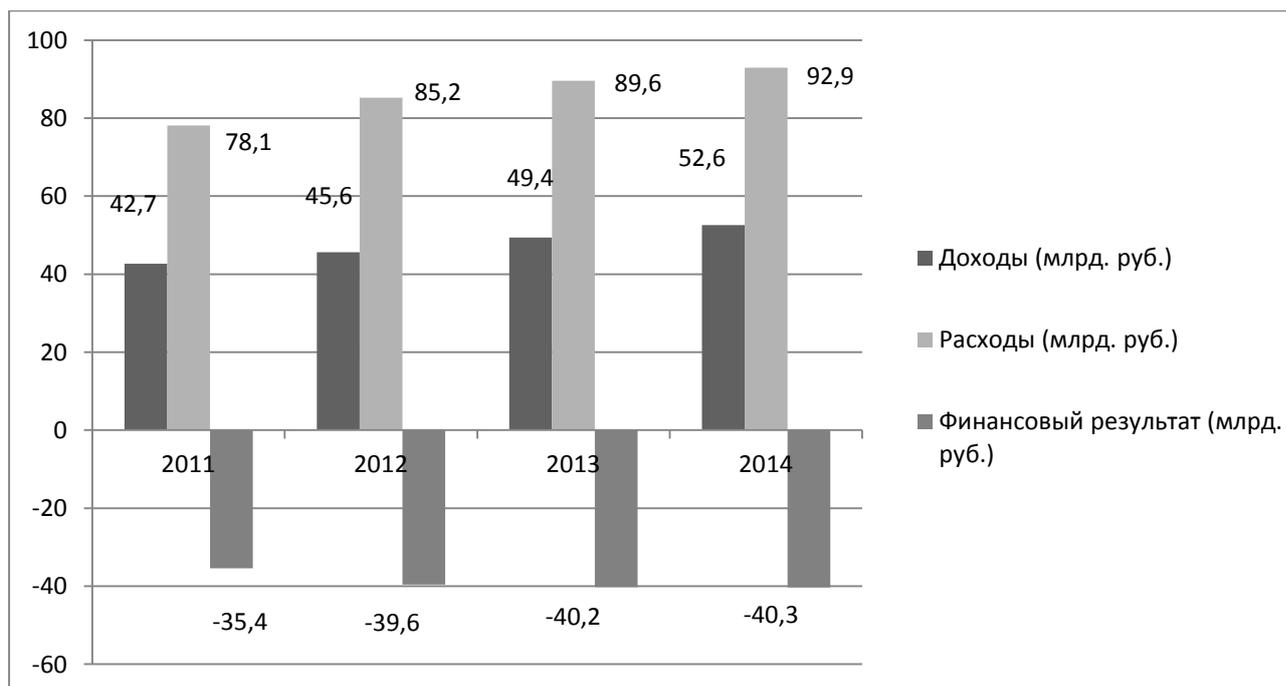


Рисунок 9 – Анализ изменения экономических показателей пригородного железнодорожного комплекса

Убыточное положение пригородных пассажирских железнодорожных пригородных перевозок объясняется рядом специфических и экономических факторов.

1. Неравномерное распределение пассажиропотока.

В связи с тем, что железнодорожные перевозки в пригородном сообщении осуществляют свою деятельность в различных районах тяготения, с разными уровнями средней населенности, то маршруты могут дифференцироваться по направлениям. Так, если изначально маршрут проходит через крупный населенный пункт, и требуется поезд составностью 8-10 вагонов, то на второй части маршрута, проходящей через малые населенные пункты, требуется только 2-4 вагона для оптимальной работы. Однако специфика организации железнодорожного транспорта на сегодняшний день не позволяет изменять составность поезда в пути следования, тем самым общий объем расходов увеличивается в условиях минимальных доходных поступлений по данным частям маршрутов.

## 2. Осуществление перевозок на короткие расстояния.

Выполнение перевозок на короткие расстояния приводит к увеличению общего объема расходов, так как себестоимость перевозок на железнодорожном транспорте включает в себя начально-конечные и движенические операции[61]. В этой связи при осуществлении перевозок на короткие расстояния доля начально-конечных операций увеличивается, что приводит к повышению общей себестоимости в расчете на одного пассажира.

## 3. Физический и моральный износ основных фондов.

Износ подвижного состава, используемого при перевозках пассажиров в пригородном сообщении, достигает 60-70%. Этот фактор требует дополнительных расходов на обновление подвижного состава, что в конечном итоге сказывается на увеличении уровня убыточности пригородного пассажирского комплекса.

## 4. Ставки на услуги ОАО «РЖД» по аренде, ремонту и эксплуатации подвижного состава

Услуги, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям, не относятся к сфере естественной монополии. В соответствии с законодательством Российской Федерации правовое урегулирование

взаимоотношений между ОАО «РЖД» и пригородными пассажирскими компаниями по вопросам приобретения данных услуг, включая вопросы ценообразования, осуществляется в рамках Гражданского кодекса Российской Федерации, а также антимонопольного законодательства Российской Федерации.

Стоимостная основа ставок платы на такие услуги определяется ОАО «РЖД» в соответствии с Методикой определения стоимости услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям[92].

В то же время органам регулирования субъектов Российской Федерации в рамках их компетенции предоставлено право осуществлять контроль за динамикой изменения расходов пригородных компаний по оплате услуг ОАО «РЖД», учитываемых в структуре экономически обоснованных затрат. Данным правом субъекты Российской Федерации активно пользуются, тем самым, снижая рост указанных расходов (снижение ставок на услуги ОАО «РЖД» до уровня инфляционных индексов текущего (прогнозируемого) периода регулирования).

Стоит отметить, что формирование стоимостной основы ставок на оплату услуг ОАО «РЖД», оказываемых пригородным пассажирским компаниям, осуществляется в зависимости от конкретных условий работы пригородного пассажирского комплекса в пределах железных дорог Российской Федерации. Так, на полигоне деятельности Забайкальской железной дороги, на территории которой находится Забайкальский край, функционирует только одна пригородная пассажирская компания – ОАО «Забайкальская ППК». Поскольку в основе ставок на услуги ОАО «РЖД» преобладает доля переменных затрат, то величина ставок в значительной степени зависит от объемов перевозок (пассажирооборот, вагоно-километры). В связи с этим, величина ставок на полигоне Забайкальской железной дороги выше, чем на других дорогах (Восточно-Сибирская, Западно-Сибирская, Красноярская). Руководство Забайкальского края по этим причинам отказывается возмещать выпадающие

доходы компании-перевозчику, что приводит к оптимизации (отмене) маршрутов пригородного движения со стороны ОАО «Забайкальская ППК». Вместе с этим уровень экономически обоснованного тарифа на территории Забайкальского края является одним из самых высоких на территории Российской Федерации.

5. Расходы на оказание услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта

Согласно статистике, приведенной на едином портале бюджетной системы Российской Федерации, средства из бюджетов регионов Российской Федерации, выделяемые на автомобильное дорожное хозяйство, в разы превышают средства, выделяемые на поддержание инфраструктуры железнодорожного транспорта[70]. За 2012 год в регионах Центрального Федерального округа Российской Федерации на автодорожное хозяйство было выделено 185,9 млрд. руб., что составило 97% от средств, выделяемых на транспорт в целом. При этом средства, выделенные на поддержание инфраструктуры железнодорожного транспорта, составили 0,701 млрд. руб. или 0,3% от всего объема выделяемых средств на транспортную отрасль в целом. Для сравнения: удельный вес пригородного железнодорожного транспорта во всем объеме пригородных пассажирских перевозок всеми видами транспорта составляет более 31% по регионам Центрального Федерального округа Российской Федерации.

Такой подход приводит к тому, что пригородные пассажирские компании вынуждены оплачивать услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта самостоятельно и включать эти затраты в тариф.

Однако Правительством Российской Федерации было принято решение об установлении льготного тарифа на оплату услуг по использованию инфраструктуры, уровень исключительного тарифа на 2014 год составляет 0,01 при выделении дополнительных средств из федерального бюджета в размере 25 млрд. рублей ежегодно в течение 15 лет[99].

ОАО «РЖД», как владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в данной ситуации является аккумулятором дебиторской задолженности и даже с учетом выделения 25 млрд. руб. несет убытки от предоставления услуг инфраструктуры. В таблице 8 представлена информация по субсидированию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта ОАО «РЖД».

Таблица 8 – Субсидирование услуг по использованию инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении

Наименование	Показатели			
	2011	2012	2013	2014
Год				
Льготный коэффициент на тариф по использованию инфраструктуры, ед.	0,01	0,01	0,01	0,01
Полный тариф на услуги инфраструктуры для ППК (с НДС) руб.	30,2	32,3	33,5	33,9
1% от полного тарифа для расчета с ППК млрд. руб.	0,3	0,3	0,3	0,4
99% для возмещения из федерального бюджета млрд. руб.	29,9	31,9	33,2	33,5
Возмещение из федерального бюджета млрд. руб.	25	25	25	24,4
Дефицит финансирования из федерального бюджета млрд. руб.	4,9	6,9	8,5	9,1

Из таблицы 8 видно, что дефицит финансирования из федерального бюджета увеличивается с каждым годом. Прогноз на будущие года при существующем механизме финансирования, который окончательно проблему убыточности пригородных перевозок решить не способен, выглядит пессимистическим.

#### 6. Собственные затраты пригородной пассажирской компании

Собственные затраты перевозчиков зачастую ставятся под сомнение органами регулирования при определении общего размера экономически обоснованных затрат. Так, по мнению органов регулирования, данные затраты могут быть завышены в части элемента фонда оплаты труда (премии, поощрения), также подробной детализации требуют договоры аутсорсинга и

аутстаффинга, заключаемые со сторонними организациями. На рисунке 10 представлена структура затрат пригородной пассажирской компании (ППК).



Рисунок 10 - Структура собственных затрат пригородной пассажирской компании

Учитывая вышеуказанные факторы убыточной работы пригородного пассажирского комплекса, в последнее время во многих субъектах Российской Федерации в целях сокращения расходной базы для дальнейшего уменьшения бюджетных средств на покрытие расходов пригородного комплекса, сокращаются объемы транспортной работы. К концу 2014 года отменено 528

пригородных поездов<sup>3</sup>, объемные показатели пригородных пассажирских перевозок снижаются[120].

Доходы компаний-перевозчиков формируются, исходя из фактически перевезенных пассажиров. Для выхода на безубыточный уровень функционирования комплекса, важно проводить комплексную работу по снижению количества безбилетных пассажиров в поездах, тем самым, увеличивая общий объем доходных поступлений пригородной пассажирской компании.

Таким образом, действующий механизм субсидирования пригородного железнодорожного комплекса требует прозрачности в части финансово-экономических показателей деятельности субъектов регулирования, обеспечения экономической обоснованности расходной базы, а также объективных принципов формирования доходной части. Важным элементом регуляторики являются методические указания по расчету экономически обоснованного уровня тарифа, а также по определению объема выпадающих доходов методом экономически обоснованных затрат субъекта регулирования. Затраты компании-перевозчика должны быть максимально прозрачны и корректны при их использовании органами регулирования субъектов Российской Федерации.

Кроме того, необходимо провести анализ механизма регулирования в целом на предмет возможности внедрения иных принципов, позволяющих снизить убыточность пригородного железнодорожного пассажирского комплекса.

### **2.3 Основные принципы повышения уровня безубыточности пригородного пассажирского комплекса**

В сформировавшихся условиях функционирования пригородного комплекса и при возможности применять экономические подходы и иные инструменты в рамках имеющихся финансовых параметров, в диссертационном

---

<sup>3</sup> По данным издательства «Гудок» <http://www.gudok.ru/events/detail.php?ID=1009114&total=true>

исследовании предлагаются следующие варианты повышения уровня безубыточного функционирования пригородного пассажирского комплекса:

- перераспределение затрат на оплату услуг по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для пригородных пассажирских перевозок в части условно-постоянных расходов на грузовые перевозки. При этом переменные расходы остаются в рамках формирования затрат по пригородным перевозкам пассажиров;

- применение к действующей системе тарифов на услуги по использованию инфраструктуры, сформированной на основе среднесетевых затрат, дополнительных финансово-экономических параметров. Данные параметры задействованы при распределении бюджетных средств, выделяемых из федерального бюджета на покрытие инфраструктурных расходов, определяемых на основе анализа объемных и финансово-экономических показателей деятельности пригородного железнодорожного транспорта. Этот метод позволит объективно распределить расходную нагрузку между железными дорогами и субъектами Российской Федерации;

- обеспечение безубыточности пригородного пассажирского комплекса путем финансирования выпадающих доходов компаний-перевозчиков в полном объеме из региональных бюджетов субъектов Российской Федерации. При этом функционировать компании-перевозчики будут исключительно в рамках социально-значимых маршрутов, альтернативы которым на других видах транспорта не имеется. Перечень таких маршрутов будет утвержден в долгосрочном договоре транспортного обслуживания населения, заключенном между компанией-перевозчиком и субъектом Российской Федерации;

- создание единого федерального перевозчика. Это позволит оптимизировать дополнительные (транзакционные издержки), вызванные в настоящее время функционированием многих пригородных пассажирских компаний.

Также при неизменном уровне расходов и объемных показателей пригородного пассажирского комплекса могут применяться подходы, связанные с увеличением дотаций как из средств федерального, так и из средств региональных бюджетов на покрытие выпадающих доходов перевозчиков, возникших в результате государственного регулирования тарифов на пригородные пассажирские перевозки. Одним из таких подходов является возможность оформления субъектом Российской Федерации межбюджетных трансфертов. Потребность в межбюджетных трансфертах возникает в условиях дефицита регионального бюджета. Вместе с этим практика применения межбюджетных трансфертов показывает, что динамика выделения средств из федерального бюджета на социально-значимые «сегменты» неоднозначна. Так, в настоящее время вопрос бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации остается достаточно острым, поскольку существующая система межбюджетных трансфертов не позволяет сократить разницу между уровнем социально-экономического развития регионов и выравнивания их бюджетной обеспеченности.

Таким образом, в условиях недопущения увеличения тарифной нагрузки на пассажира при перевозках в пригородном сообщении и достижения эффективности деятельности компаний-перевозчиков необходимо оптимизировать параметры расходной базы пригородного железнодорожного комплекса. Необходимо понимать, что в настоящее время 25 млрд. руб., выделяемых на покрытие данных расходов, не позволяют полностью покрывать затраты на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

В связи с ситуацией, вызванной дефицитом финансирования пригородного пассажирского комплекса в целом, необходимо найти решения, связанные с минимизацией расходов, корректным распределением затрат, повышением общего уровня доходности и эффективности пригородных перевозок железнодорожным транспортом общего пользования. Одним из

наиболее подходящих вариантов для снижения и объективного распределения расходной нагрузки между субъектами Российской Федерации является внедрение финансово-экономических параметров, применяемых при распределении средств, выделяемых из федерального бюджета, на покрытие расходов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении.

Для обоснования предложенного подхода необходимо осуществить анализ действующей модели построения тарифа на инфраструктуру железнодорожного транспорта в пригородном сообщении, а также механизма субсидирования услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

В состав затрат инфраструктурной составляющей тарифа на перевозку пассажиров входят расходы по услугам, связанным с содержанием, обслуживанием, капитальным ремонтом и амортизацией объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, в том числе всех устройств производственного назначения (здания, сооружения, пути), а также расходы по содержанию устройств контактной сети, сигнализации, централизации и блокировки, связи и информационных систем.

Стоимостная основа тарифа на услуги инфраструктуры, оказываемые при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, определена на основе единого перечня работ и услуг, выполняемых (оказываемых) владельцем инфраструктуры в соответствии с общесетевой технологией оказания данных услуг. Тарифы установлены дифференцированно по поясам дальности с выделением отдельных составляющих (тарифных схем) И1, И2, И3 на основе следующего принципа отражения затрат в составе тарифа:

- расходы на оказание услуг инфраструктуры затрат по содержанию и эксплуатации объектов инфраструктуры, учитываются по ставкам тарифной схемы И1 в расчете на поезд и не зависят от числа вагонов в составе поезда;

- расходы на оказание услуг инфраструктуры, зависящие от числа вагонов в составе поезда, учитываются по ставкам тарифной схемы И2 в расчете на вагон исходя из фактического числа вагонов в составе поезда;

- расходы по услугам вокзалов при пассажирских перевозках в пригородном сообщении учитываются по ставкам тарифной схемы И3 в расчете на вагон исходя из фактического числа вагонов в составе поезда и без дифференциации по поясам дальности.

Действующий тариф рассчитывался на основе расходов, взятых из внутрикорпоративной отчетности ОАО «РЖД» (на момент 2005 года – отчет формы № 6-жел.) в соответствии с Номенклатурой расходов по видам перевозок. Применялся порядок распределения расходов между грузовыми перевозками, пассажирскими перевозками в дальнем следовании и в пригородном сообщении[55]. Далее в диссертационном исследовании расходы, связанные с перевозкой пассажиров в пригородном сообщении, распределяются по субъектам Российской Федерации по соответствующим измерителям. Основным измерителем при распределении расходов по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта является вагоно-км.

Действующая в настоящее время методика определения себестоимости услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта и расчета тарифа на услуги инфраструктуры основана на параметрической модели, включающей распределение технологических процессов перевозки на начально-конечные и движенические операции. При этом ставки тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта при осуществлении пригородных пассажирских перевозок сформированы исходя из размера прямых затрат на содержание объектов инфраструктуры и её эксплуатацию[86]. А также из затрат, распределяемых между видами перевозок пропорционально согласованным измерителям работы, на основе расходной базы ОАО «РЖД» 2005 года, который является наиболее показательным с точки зрения распределения

объемов транспортной работы между грузовыми перевозками и перевозками пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении. Указанные ставки ежегодно индексируются в соответствии с единым уровнем индексации услуг по использованию инфраструктуры на основе параметров Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, что обеспечивает приведение их стоимостной основы к условиям текущего года.

Реализация данного механизма расчета тарифа на услуги по использованию инфраструктуры обеспечивает наиболее корректный учет расходов, характерный для периода стабильной работы отрасли до создания в рамках ее структурного реформирования пригородных пассажирских компаний, функционирующих в различных условиях хозяйствования и с разной эффективностью. В то же время этот механизм является достаточно прозрачным с учетом сложности его осуществления.

Так, результаты проведенного анализа динамики изменения расходов ОАО «РЖД», связанных с содержанием и эксплуатацией инфраструктуры, задействованной при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, и объемов транспортной работы в пригородном пассажирском комплексе (в том числе в сравнении с изменением объемов грузового движения) за период 2005 г. по 2013 гг. зафиксирован в таблице 8.

В соответствии с отчетностью ОАО «РЖД» о расходах по перевозочным видам деятельности, расходы компании, связанные с содержанием и эксплуатацией инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, используемой при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, выросли в 2013 г. по сравнению с 2005 г. в параметрах, соответствующих совокупному инфляционному давлению на соответствующие расходы компании за указанный период.

Вместе с тем значительный удельный вес составляют затраты, напрямую относящиеся на пригородные пассажирские перевозки, а не распределяемые между грузовым и пассажирским движением. Высока доля условно-постоянных

затрат, не зависящих от изменения объемов пригородных перевозок[24]. В связи с этим на себестоимость услуг инфраструктуры при осуществлении пригородных пассажирских перевозок в большей степени оказывает влияние не перераспределение затрат между грузовыми и пассажирскими перевозками, а параметры, характеризующие изменение объемов перевозок в пригородном пассажирском комплексе. В таблице 9 зафиксировано распределения инфраструктурных расходов по видам деятельности.

Таблица 9 – Распределение инфраструктурных расходов по видам деятельности

Год		2005			2013			Темп прироста к 2005 г. %
Показатель		Всего расходов (млн. руб.)	Доля прямых затрат в общем объеме расходов %	Доля инфраструктурной составляющей по видам перевозок %	Всего расходов (млн. руб.)	Доля прямых затрат в общем объеме расходов %	Доля инфраструктурной составляющей по видам перевозок %	
Распределение расходов на содержание инфраструктуры по видам деятельности (млн. руб.)	грузовые перевозки	313 828,10	70,40	85,86	832 555,10	68,10	87,70	165,29
	перевозки дальнего следование	35 341,30	67,30	9,67	81 413,50	62,10	8,58	130,36
	пригородные перевозки	16 325,40	64,00	4,47	35 354,10	66,90	3,72	116,56
ИТОГО		365 494,80	69,80	100,00	949 322,70	67,50	100,00	159,74

В этих условиях, независимо от модели построения тарифа на услуги инфраструктуры в пригородном пассажирском сообщении, основное влияние на уровень тарифа будет оказывать изменение объемов транспортной работы в пригородном пассажирском комплексе, а не совокупный размер затрат ОАО «РЖД», связанных с содержанием и эксплуатацией соответствующих инфраструктурных объектов.

С учетом изложенного, в методике расчета дополнительных финансово-экономических параметров, применяемых к порядку распределения средств из федерального бюджета Российской Федерации, должны быть использованы основы построения именно среднесетевого тарифа на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, так как расчет данного среднесетевого тарифа на момент 2005 года является наиболее корректным, в связи с тем, что рассчитывался на базе отчетности ОАО «РЖД», когда как в последующие годы уровни тарифов на инфраструктуру пригородного комплекса индексировались в соответствии с индексами-дефляторами.

Система финансово-экономических параметров, применяемых при распределении субсидий, выделяемых из федерального бюджета, на покрытие расходов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении (далее – система внедрения параметров) является актуальной. Ввиду того, что существующий алгоритм распределения субсидий по железным дорогам и субъектам Российской Федерации использует для этого только вагоно-км, внедрение дополнительных критериев позволит объективнее распределить расходную нагрузку между железными дорогами и субъектами. Так, для формирования системы параметров в диссертационной работе будут использованы объемные, качественные и финансово-экономические показатели деятельности пригородного железнодорожного комплекса.

Отличие этой системы показателей следующие:

- в связи с тем, что пригородный железнодорожный транспорт является социально-значимым, предлагаемый механизм внедрения параметров поможет объективно распределить финансовую нагрузку на бюджеты субъектов Российской Федерации. Так, на территории субъектов, где уровень собираемости платежей с пассажиров и общий уровень дохода от перевозочной деятельности полностью покрывает расходы, субсидии, приходящиеся до настоящего времени на данный субъект Российской Федерации, будут перераспределены между другими субъектами, где вопрос транспортной обеспеченности, решаемый стабильным пригородным железнодорожным сообщением, стоит более остро;

- определение дополнительных параметров при распределении субсидий в целях покрытия расходов на инфраструктуру железнодорожного транспорта поможет определить существующие в субъектах Российской Федерации очаги неэффективности. Эти очаги неэффективности возникают, когда пригородный комплекс является «хронически» убыточным (в условиях, когда доходы от перевозочной деятельности компании-перевозчика в разы меньше расходов)[85]. После выявления очагов неэффективности субъекту Российской Федерации возможно выбрать иной способ обеспечения транспортной доступности населения в регионе, в том числе осуществление пригородных перевозок с помощью автомобильного транспорта;

- необходимость ведения детализированного учета расходов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении по «субъектовому» признаку для расчета дополнительных параметров. Таким образом, обеспечивается прозрачность учета расходов для каждого субъекта Российской Федерации;

- предлагаемые параметры зависят от объемных показателей деятельности (вагоно-км, поезд-км, пассажиро-км, количество отправленных пассажиров). Их изменение данных непременно найдет свое отражение в уточнении критериев, которые принимаются за основу субъектом

регулирования при установлении экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров. Это позволит следить за динамикой изменения основных параметров деятельности пригородного пассажирского комплекса и своевременно реагировать на указанные изменения как пригородным пассажирским компаниям, так и органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации путем;

- применение дополнительных параметров при определении алгоритма распределения субсидий кроме всего прочего повлияет на формирование параметров при расчете уровня льготного тарифа на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, принимаемого Правительством Российской Федерации. Так, оценка расходной базы в разрезе субъектов Российской Федерации на услуги инфраструктуры, а также анализ расходов по стране в целом позволит объективно оценить необходимость применения того или иного уровня льготного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта;

Таким образом, применение к действующей системе тарифов на услуги по использованию инфраструктуры дополнительных параметров, задействованных при порядке распределения средств из федерального бюджета на покрытие расходов, связанных с оказанием услуг инфраструктуры железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении позволит улучшить текущее положение пригородного пассажирского комплекса. Также это повлияет на дальнейшее развитие тарифных решений, принимаемых на федеральном и региональном уровне регуляторами.

## **ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ ВНЕДРЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ПРИ РАСПРЕДЕЛЕНИИ БЮДЖЕТНЫХ СРЕДСТВ**

### **3.1 Оценка расходов, входящих в состав тарифа на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта в пригородном сообщении**

В настоящее время система выделения субсидий из федерального бюджета носит не в полной мере объективный характер (распределение осуществляется по одному измерителю - вагоно-км). Это не позволяет осуществлять корректное распределение средств по железным дорогам с различным уровнем финансово-экономических показателей. При этом система субсидирования и ее параметры непосредственно связаны со структурой расходной базы на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта. В этой связи для определения уровня покрытия расходов ОАО «РЖД», связанных с оказанием услуг инфраструктуры в пригородном сообщении, средствами из федерального бюджета Российской Федерации, необходимо провести комплексную оценку формирования такой расходной базы, а также выполнить анализ ее распределения по дорогам и субъектам Российской Федерации.

В целях выработки объективного подхода к распределению средств из федерального бюджета на покрытие инфраструктурных расходов в разрезе железных дорог и субъектов Российской Федерации к существующей системе субсидирования услуг по использованию инфраструктуры предлагается применить дополнительные параметры.

Пример использования данных о затратах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении (за 2013 год) приведен по следующим железным дорогам Российской Федерации:

- Московская;
- Северо - Кавказская;
- Красноярская;
- Забайкальская.

Этот выбор сделан исходя из того, что на полигоне Московской железной дороги осуществляется перевозочная деятельность как в грузовом, так и в пассажирском движении (пригородные перевозки осуществляются в больших объемах по сравнению с иными железными дорогами Российской Федерации). Так, в ряде субъектов Российской Федерации, расположенных в границах Московской железной дороги, обеспечивается безубыточный уровень деятельности пригородного железнодорожного комплекса в связи с высоким уровнем собираемых платежей с пассажиров пригородными пассажирскими компаниями.

Красноярская железная дорога выбрана в связи с тем, что данная дорога является транзитной в части грузовых железнодорожных перевозок и имеет достаточно высокий уровень объема перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении на территории Северо - Кавказской железной дороги находятся в условиях конкуренции с автомобильным пригородным сообщением. В связи с этим целесообразность принятия к расчету показателей указанной железной дороги основывается на необходимости пригородного комплекса постоянно повышать уровень эффективности и производительности ее деятельности.

Забайкальский Край является одним из самых проблемных субъектов Российской Федерации, так как на его территории наблюдается один самых высоких уровней себестоимости перевозок железнодорожным транспортом на сети.

Таким образом, для определения расходов на услуги инфраструктуры в рамках диссертационного исследования выбраны наиболее показательные с точки зрения контрастности железные дороги Российской Федерации.

Вместе с тем целесообразно использовать данные 2013 года, который является наиболее показательным в связи с тем, что в 2013 году было полностью и окончательно сформировано функционирование пригородного

железнодорожного комплекса. Кроме этого, в 2013 году объективно осуществлено распределение объемов транспортной работы между грузовыми перевозками и перевозками пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении.

Расходы на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования распределяются в соответствии с измерителями по перевозочным видам деятельности: пассажирские перевозки в дальнем следовании и пригородном сообщении, а также грузовые перевозки.

После формирования расходов, приходящихся на пригородные перевозки железнодорожным транспортом, на уровне дороги, происходит их распределение по регионам Российской Федерации. В настоящее время указанное распределение происходит по измерителям вагоно-км, тонно-км и поезд-км. Объем вагоно-км работы, приходящий на каждый субъект Российской Федерации определяется согласно статистическим отраслевым отчетностям: ЦО-39 «Отчет об объемах и стоимости услуг инфраструктуры ОАО «РЖД», ЦО-5 «Отчет о наличии, распределении, работе и использовании моторвагонного подвижного состава» и др.

По ряду оценок в настоящее время существует ощутимая разница между реальными расходами ОАО «РЖД» на содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта и доходами, получаемыми за счет средств федерального бюджета и пригородных пассажирских компаний.

Таким образом, на сегодняшний день действует следующий порядок распределения расходов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении:

$$E_{\text{суб}} = \sum E_{\text{дор}}^{nS} + \sum E_{\text{дор}}^{PL} + \sum E_{\text{дор}}^{NS} \quad (3)$$

где,  $E_{cy\bar{b}}$  – расходы по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, приходящиеся на тот или иной субъект Российской Федерации;

$\sum E_{\text{дор}}^{nS}$  – расходы по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении по всей сети железных дорог Российской Федерации, распределяемые пропорционально вагоно-км;

$\sum E_{\text{дор}}^{PL}$  – расходы по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении по всей сети железных дорог Российской Федерации, распределяемые пропорционально тонно-км брутто;

$\sum E_{\text{дор}}^{NS}$  – расходы по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении по всей сети железных дорог Российской Федерации, распределяемые пропорционально поездо-км;

В то же время при распределении средств из федерального бюджета в качестве единственного показателя, пропорционально которому осуществляется распределение, выступает вагоно-км:

$$U_{cy\bar{b}} = U_{\text{дор}}^i \cdot d^i + U_{\text{дор}}^j \cdot d^j \quad (4)$$

$U_{cy\bar{b}}$  – размер выделяемых из федерального бюджета средств на покрытие расходов по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, приходящиеся на соответствующий субъект Российской Федерации;

$U_{\text{дор}}^i$  – размер выделяемых из федерального бюджета средств на покрытие расходов по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного

транспорта общего пользования в пригородном сообщении, приходящиеся территорию  $i$ -ой железной дороги Российской Федерации;

$d^i$  – доля вагоно-км работы  $i$ -ой железной дороги, приходящейся на соответствующий субъект Российской Федерации;

$U_{доп}^j$  – размер выделяемых из федерального бюджета средств на покрытие расходов по использованию услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, приходящиеся территорию  $j$ -ой железной дороги Российской Федерации;

$d^j$  – доля вагоно-км работы  $j$ -ой железной дороги, приходящейся на соответствующий субъект Российской Федерации.

При определении параметров, влияющих на распределение субсидий, целесообразно дополнительно принимать к учету следующие качественные и количественные, а также финансово-экономические показатели деятельности железнодорожного пригородного комплекса:

- количество отправленных пассажиров – данный показатель характеризует общий уровень продажи билетов и как следствие уровень доходов пригородных пассажирских компаний.

- пассажирооборот – данный показатель является основным количественным показателем деятельности пригородного пассажирского комплекса, который характеризует общий объем выполненной пригородной пассажирской компанией работы.

- средняя населенность вагона определяет среднее количество человек, приходящееся на один вагон пассажирского поезда пригородного сообщения. Данный показатель определяет эффективность использования общего количества вагонного парка в целом, что в свою очередь, влияет на доходы и расходы пригородного пассажирского комплекса[23].

- общий финансовый результат пригородной пассажирской компании (в том числе показатели доходов и расходов от перевозочной деятельности).

Данный показатель характеризует эффективность деятельности пригородной пассажирской компании в целом.

- эффективность перевозочной деятельности пригородной пассажирской компании показывает отношение доходов, полученных от продажи билетов пассажирам на поездках в поездах пригородного сообщения, и расходов, возникших в результате перевозочной деятельности.

На территории Московской железной дороги находятся следующие субъекты Российской Федерации: Московская область, город Москва, Калужская область, Рязанская область, Брянская область, Тульская область, Смоленская область, Владимирская область, Орловская область, Курская область, Республика Мордовия и Липецкая область. Учитывая это, предлагается сформировать сводную таблицу, включающую в себя оценку расходов по каждому рассматриваемому субъекту Российской Федерации. При этом, в целях распределения учтены доли каждого измерителя по субъектам Московской железной дороги. Распределение представлено в Таблице 10.

Таблица 10 – Распределение объемных показателей, сформированных в 2013 году на территории субъектов Российской Федерации, находящихся в пределах Московской железной дороги, пропорционально измерителям

Московская дорога			
Субъект РФ	Доля расходов на субъекты РФ в соответствии с измерителем		
	тонно-км брутто	поездо-км	вагоно-км (все виды тяги)
Московская область	65,58%	57,71%	65,80%
Москва	22,55%	19,65%	22,33%
Калужская область	2,66%	3,94%	2,64%
Рязанская область	1,75%	2,82%	1,77%
Брянская область	1,84%	3,95%	1,85%
Тульская область	1,57%	2,77%	1,56%
Смоленская область	1,02%	3,04%	1,02%

Продолжение таблицы 10

Владимирская область	1,90%	2,23%	1,92%
Орловская область	0,58%	1,68%	0,56%
Курская область	0,22%	1,59%	0,21%
Республика Мордовия	0,16%	0,33%	0,17%
Липецкая область	0,17%	0,29%	0,17%
Итого	100,00%	100,00%	100,00%

Из представленной таблицы видно, что большая доля работы железнодорожного транспорта в пригородном сообщении приходится на Московскую область, что обусловлено большим объемом перевозок. По аналогии выполнено распределение объемов работ по соответствующим показателям по остальным железным дорогам Российской Федерации. Распределение объемных показателей по Красноярской железной дороге представлено в таблице 11, по Забайкальской дороге в таблице 12, по Северо - Кавказской дороге в таблице 13.

Таблица 11 – Распределение объемных показателей, сформированных в 2013 году на территории субъектов Российской Федерации, находящихся в пределах Красноярской железной дороги, пропорционально измерителям

Красноярская дорога			
Субъект РФ	Доля расходов на субъекты РФ в соответствии с измерителем		
	тонно-км брутто	поездо-км	вагоно-км
Иркутская область	1,00%	1,97%	1,39%
Кемеровская область	2,00%	1,93%	2,42%
Красноярский край	88,00%	85,58%	89,10%
Республика Хакасия	9,00%	10,52%	7,09%
Итого	100,00%	100,00%	100,00%

Таблица 12 – Распределение объемных показателей, сформированных в 2013 году на территории субъектов Российской Федерации, находящихся в пределах Забайкальской железной дороги, пропорционально измерителям

Забайкальская дорога			
Субъект РФ	Доля расходов на субъекты РФ в соответствии с измерителем		
	тонно-км брутто	поездо-км	вагоно-км
Амурская область	19,00%	30,00%	20,00%
Забайкальский Край	81,00%	70,00%	80,00%
Итого	100,00%	100,00%	100,00%

Таблица 13 - Распределение объемных показателей, сформированных в 2013 году на территории субъектов Российской Федерации, находящихся в пределах Северо - Кавказской железной дороги, пропорционально измерителям

Северо - Кавказская дорога			
Субъект РФ	Доля расходов на субъекты РФ в соответствии с измерителем		
	тонно-км брутто	поездо-км	вагоно-км
Краснодарский Край	42,00%	37,00%	42,20%
Ростовская область	30,00%	32,00%	30,00%
Ставропольский Край	18,00%	18,00%	18,00%
Республика Дагестан	3,34%	4,00%	3,05%
Республика Адыгея	3,31%	3,00%	3,00%
Кабардино-Балкарская Республика	2,23%	3,00%	2,35%
Республика Северная Осетия	1,12%	2,00%	1,40%
Чеченская Республика	0,00%	1,00%	0,00%
Карачаево-Черкесская Республика	0,00%	0,00%	0,00%
Республика Калмыкия	0,00%	0,00%	0,00%
ИТОГО	100,00%	100,00%	100,00%

Основной объем работы на территории Красноярской железной дороги приходится на Красноярский Край, на территории Забайкальской железной дороги – на Забайкальский Край и на территории Северо - Кавказской железной дороги – на Краснодарский Край и Ростовскую область соответственно.

Используя представленную выше формулу расчета расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, приходящихся на соответствующие субъекты Российской Федерации, в работе выполнено распределение общей величины инфраструктурных расходов по каждой железной дороге Российской Федерации. Распределение осуществлено пропорционально измерителям постатейно в соответствии с действующим порядком раздельного учета расходов и доходов ОАО «РЖД» на базе данных, взятых из отраслевых отчетностей компании, которые скорректированы и изменены. Распределение расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении по измерителям по Московской железной дороге представлено в приложении 1.

Общая сумма расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении на всей сети железных дорог в 2013 году составляет порядка 35 300 000 тыс. руб. При этом на территории Московской железной дороги эти расходы составили 15 723 475 тыс. руб. или 44,5% от общего объема расходов. В то же время необходимо отметить, что общая сумма субсидий, предоставляемых из федерального бюджета Российской Федерации, в 2013 году (в том же размере в течение 15 лет, начиная с 2015 года) составляла 25 000 000 тыс. руб. Предусмотренное финансирование из федерального бюджета позволило покрыть лишь 71% понесенных расходов ОАО «РЖД». В этой связи существует дефицит средств на покрытие расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении. Распределение государственным средств между железными дорогами Российской Федерации по показателю «вагоно-км» без учета дополнительных параметров

деятельности пригородных пассажирских компаний на сегодняшний день приводит к необъективному подходу, не учитывающему параметры функционирования пригородного комплекса в целом.

В рамках формирования перечня статей затрат, по которым учитывались расходы на оказание услуг инфраструктуры в пригородном сообщении, в работе использованы статистические отчетные данные ОАО «РЖД», сформированные на базе действующего порядка ведения раздельного учета доходов и расходов. Кроме того, в общем объеме затрат были учтены прямые производственные, общепроизводственные, общехозяйственные и прочие расходы, относящиеся на рассматриваемый вид деятельности. В итоге, распределение расходов по субъектам Российской Федерации в пределах Московской железной дороги представлено в таблице 14:

Таблица 14 – Распределение расходов по субъектам РФ, находящимся в пределах Московской железной дороги

Субъект РФ	Величина расходов	Доля расходов
Московская область	10 113 361,25	64,32%
г. Москва	3 435 374,67	21,85%
Калужская область	444 577,28	2,83%
Рязанская область	322 109,89	2,05%
Брянская область	367 993,39	2,34%
Тульская область	255 022,17	1,62%
Смоленская область	266 187,71	1,69%
Владимирская область	294 112,21	1,87%
Орловская область	95 515,49	0,61%
Курская область	72 488,44	0,46%
Республика Мордовия	28 868,33	0,18%
Липецкая область	27 905,17	0,18%
Итого:	15 723 516,00	100 %

Аналогичным методом произведена оценка общей величины расходов по оказанию услуг инфраструктуры в пригородном сообщении, приходящихся на субъекты Российской Федерации, находящиеся на территории Красноярской, Северо - Кавказской и Забайкальской железной дороги. Распределение расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта в

пригородном сообщении по измерителям по Красноярской железной дороге представлено в приложении 2, по Северо - Кавказской железной дороге в приложении 3 и по Забайкальской железной дороге в приложении 4. Расходы, связанные с оказанием услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации, находящимся в пределах этих дорог, распределены в соответствии с таблицами 15, 16, 17:

Таблица 15 – Распределение расходов по субъектам РФ, находящимся в пределах Забайкальской железной дороги

Субъект РФ	Величина расходов	Доля расходов
Забайкальский Край	251 086,62	74,93%
Амурская область	84 030,38	25,07%
Итого:	335 117,00	100,00%

Таблица 16 – Распределение расходов по субъектам РФ, находящимся в пределах Красноярской железной дороги

Субъект РФ	Величина расходов	Доля расходов
Иркутская область	6 873,42	1,48%
Кемеровская область	9 230,91	1,99%
Красноярский Край	403 463,17	87,12%
Республика Хакасия	43 553,50	9,40%
Итого:	463 121,00	100,00%

Таблица 17 – Распределение расходов по субъектам РФ, находящимся в пределах Северо-Кавказской железной дороги

Субъект РФ	Величина расходов	Доля расходов
Краснодарский Край	903 433,97	50,01%
Ростовская область	339 203,60	18,78%
Ставропольский Край	210 321,00	11,64%
Республика Дагестан	64 796,89	3,59%
Республика Адыгея	112 609,10	6,23%
Кабардино-Балкарская Республика	26 070,55	1,44%
Республика Северная Осетия - Алания	15 064,81	0,83%
Чеченская Республика	135 060,08	7,48%
Карачаево-Черкесская Республика	0,00	0,00%
Республика Калмыкия	0,00	0,00%
Итого:	1 806 560,00	100,00%

Так, сумма расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта по четырем железным дорогам составила 18 328 274 тыс. руб.

### 3.2 Разработка методических подходов к формированию механизма распределения бюджетных средств

В рамках предлагаемого подхода важно объективно оценить связь параметров, предлагаемых для использования в механизме распределения субсидий. На рисунке 11 представлена концептуальная модель внедрения дополнительных параметров, применяемых при распределении субсидий на покрытие расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта.



Рисунок 11 - Концептуальная модель внедрения дополнительных параметров

Учет всех показателей деятельности пригородного пассажирского комплекса (объемных и финансово-экономических) формируется по дорогам (территориальным и функциональным филиалам) и, в конечном итоге

централизуется в сводных отчетностях ОАО «РЖД». В то же время пригородные пассажирские компании обязаны вести отдельный учет доходов и расходов связи с тем, что данные компании являются субъектами естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта. Также на тарифы и цены пригородных пассажирских компаний распространяется государственное регулирование[82]. В рамках предлагаемой в данной диссертации методики формирования системы внедрения финансово-экономических параметров, применяемых при распределении субсидий на покрытие расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта, целесообразно использовать двухуровневый дифференцированный подход.

Двухуровневый дифференцированный подход к расчету системы параметров подразумевает определение указанных параметров на первом уровне по рассматриваемым железным дорогам Российской Федерации. На втором уровне существует возможность расчета «внутридорожных» параметров непосредственно по субъектам Российской Федерации, находящихся в пределах той или иной железной дороги. Данный метод позволит сравнить параметры, необходимые для определения региональных индексов, по территориям (дорогам), и тем самым создать равные условия для их оценки. В диссертационной работе осуществлен пример расчета параметров на первом (дорожном уровне).

Выбор основных параметров при расчете региональных индексов основан на научных работах ведущих специалистов транспортной железнодорожной отрасли отечественной школы.

Признаки дифференциации критериев обосновываются при сравнении условий и показателей деятельности компаний-перевозчиков по железным дорогам Российской Федерации, представленным в таблице 18.

Таблица 18 – Показатели деятельности пригородного железнодорожного комплекса

	Московская железная дорога	Забайкальска я железная дорога	Красноярск ая железная дорога	Северо- Кавказская железная дорога	Итого
Объемные показатели деятельности					
Пасс-км (млн. пасс-км)	18 598,69	89,89	326,61	788,93	19804,12
Отправленные пассажиры (млн. чел.)	635,77	2,11	10,35	34,63	682,86
Средняя дальность (км)	29,25	13,89	31,56	22,78	28,82
Вагоно-км работа (млн. ваг-км)	665,99	6,47	12,41	53,93	738,81
Средняя населенность (чел./ваг.)	27,93	13,89	26,31	14,63	26,81
Финансово-экономические показатели деятельности					
Доходы (выручка от продажи билетов) (млн. руб.)	31 340,04	203,84	1 512,47	1 668,44	34 724,78
Расходы общие(млн. руб.)	25 237,65	1 743,85	4 836,81	4 746,03	36 564,34
Общий финансовый результат(млн. руб.)	6 102,39	-1 540,01	-3 324,34	-3 077,60	-1 839,56
Расходы на услуги инфраструктуры (млн. руб.)	15 723,476	335,117	463,121	1 806,560	18 328,274
Получено средств из Федерального бюджета (млн. руб.)	13 630,830	132,32	253,730	1 102,473	15 102,33
Процент покрытия субсидиями расходов	86,58%	39,48%	54,79%	61,03%	82,40%

Сравнение объемных показателей по рассматриваемым дорогам показывает, что основная доля пассажирооборота (93,9%), количества отправленных пассажиров (91,1%) и вагоно-км работы (86,8%) аккумулируется именно в пределах Московской железной дороги. В условиях относительно низких объемов перевозок и транспортной работы на территории Забайкальской дороги, пригородные пассажирские перевозки активно используются в качестве основного вида пригородного транспорта. Этот факт подтверждает показатель средней населенности вагона (33,88 чел./вагон). Показатели Красноярской и Северо - Кавказской дорог в рамках данной оценки являются сопоставимыми между собой.

При выделении общего объема субсидий из федерального бюджета в размере 25 млрд. руб., и при выполнении общего объема вагоно-км работы в пригородном сообщении на уровне 1 223,4 млн. ваг-км, в рамках рассматриваемых железных дорог субсидии из федерального бюджета распределяются пропорционально показателю вагоно-км. Соответственно, на территории железных дорог, рассматриваемых в диссертации, была выполнена вагоно-км работа на уровне 738,81 млн. ваг-км, что составляет 60,39% от общей величины.

Таким образом, величина субсидий, приходящихся на рассматриваемые железные дороги, составляет около 15 102 250 тыс. руб. и покрывает только 82,40% всех указанных выше расходов, величина которых определена в данной диссертационной работе. В этой связи железнодорожному пригородному комплексу необходима комплексная проработка подходов к определению параметров для объективного распределения субсидий по железным дорогам, а также по субъектам Российской Федерации для ведения детализированного учета финансово-экономических показателей деятельности пригородных пассажирских компаний в целях сглаживания расходной нагрузки.

Кроме того, с помощью оценки финансово-экономических показателей выявлено, что уровень рентабельности пригородного пассажирского комплекса

в пределах Московской железной дороги составил 24,18%. Это обусловлено высоким уровнем платежеспособного спроса в центральных регионах дороги, а также большим объемом перевозок. В рамках представленных дорог только Московская железная дорога имеет положительный финансовый результат по виду деятельности – перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Двухуровневый дифференцированный подход является справедливым, поскольку специфика железнодорожной отрасли в целом, а также технология организации перевозочного процесса предусматривают детализацию параметров (основных показателей) только в рамках железных дорог Российской Федерации. Региональные показатели деятельности основаны на расчетах в соответствии с существующими методиками распределения.

Экономическая эффективность – относительная величина, определенная как отношение полезного результата (экономического эффекта) к затратам, обусловившим его получение. Экономическая эффективность выступает в качестве меры рациональности использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов[53].

Специалисты экономики железнодорожной отрасли выделяют народнохозяйственную, коммерческую и бюджетную эффективность. В данной методике предлагается использовать относительные показатели экономической эффективности деятельности пригородного железнодорожного комплекса в разрезе железная дорога – субъект Российской Федерации. Сравнение показателей экономической эффективности по выбранным дорогам является наиболее рациональным подходом к общему методу распределения субсидий. В качестве полезного результата (экономического эффекта) принят показатель доходов от перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, поскольку при определении относительного показателя общей экономической эффективности учитываются полностью все затраты и результат, обусловленный указанными затратами, в полном объеме.

При этом уровень доходности на вагоно-км пригородного пассажирского комплекса в пределах соответствующей железной дороги рассчитываются следующим образом:

$$D = \frac{\sum_{i=1}^k Ti * Nsi * Pni * K_{pezi}}{Nsi} \quad (5)$$

где  $\sum_{i=1}^k Ti$  – величина тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по  $i$ – железной дороге (руб.);

$Nsi$  – суммарная величина вагоно-км, выполненных в пределах  $i$  – железной дороги;

$Pni$  – показатель средней населенности вагона пригородного пассажирского поезда  $i$ -железной дороги;

$K_{pezi}$  – коэффициент перевозок пригородных пассажирских компаний в рамках регулируемого сегмента в пределах  $i$  – железной дороги.

Величина расходной ставки на вагоно-км, связанной с пригородными пассажирскими перевозками железнодорожным транспортом, сформированных в пределах соответствующей железной дороги, определяется:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^k (E_{рждi} + E_{инфрi} + E_{собствi}) * K_{pezi}}{Nsi} \quad (6)$$

где,  $E_{ржд}$  – величина расходов пригородной пассажирской компании на услуги, оказываемые ОАО «РЖД» (текущий, капитальный ремонт, техническое обслуживание, аренда, управление и эксплуатация подвижного состава) в пределах  $i$ -железной дороги;

$E_{инфрi}$  – величина расходов пригородной пассажирской компании на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям;

$E_{собствi}$  – величина собственных расходов компании-перевозчика, осуществляемой деятельностью в пределах  $i$ -железной дороги.

При этом в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации существуют следующие виды тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении:

1. «Покилометровый» тариф на перевозку пассажиров в пригородном сообщении ( $T_{км}$ ) определен как фиксированная плата, установленная на 1 км пути.

$$T_{км} = T * l_{ср} \quad (7)$$

где  $T$  – фиксированная плата за перевозку пассажира пригородным железнодорожным транспортом;

$l_{ср}$  – среднее расстояние (км) проезда пассажира пригородным железнодорожным транспортом.

2. Зонный тариф на перевозку пассажиров в пригородном сообщении ( $T_{зон}$ ) определен как плата за фиксированную зону. При этом размер зоны определяется в соответствии со спецификой организации железнодорожных перевозок в соответствующем субъекте Российской Федерации.

$$T_{зон} = T_{км} * l_{ср}^{зон} \quad (8)$$

3. Комбинированный тариф на перевозку пассажиров в пригородном сообщении определяется как сумма фиксированной ставки за 1 поездку на определенное тарифное расстояние, плата за расстояние, превышающее заданное формируется за каждый километр.

$$T_{комб} = T_{км} * l_{фикс} + T_{км} \quad (9)$$

$l_{фикс}$  – фиксированная зона проезда (км), в пределах которой пассажир осуществляет проезд на пригородном железнодорожном транспорте по установленному в пределах данной фиксированной зоны тарифу.

Кроме того, существуют льготные виды тарифов, в том числе распространяющиеся на федеральных, региональных льготников, а также детские и абонементные виды тарифов, которые должны учитываться при

расчете общих доходов пригородной пассажирской компании. Порядок формирования общего тарифа представлен на рисунке 12.

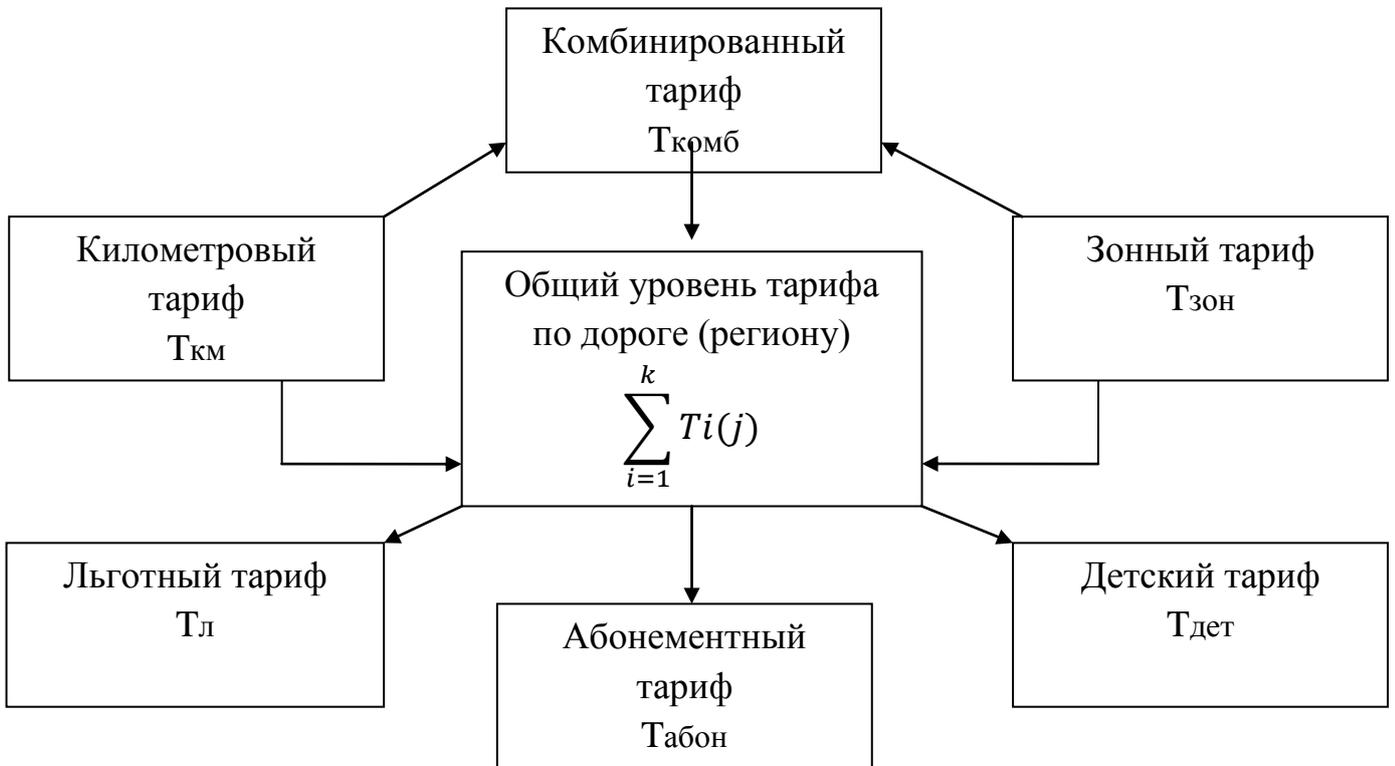


Рисунок 12 - Алгоритм формирования общего уровня тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении

С учетом представленного алгоритма формирования тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении общая формула расчета эффективности перевозочной деятельности ( $\mathcal{E}_{\text{пер}}$ ) пригородной пассажирской компании зафиксирована в качестве классического показателя доходности и определяется следующим образом:

$$\mathcal{E}_{\text{пер}} = \frac{D}{E} \quad (10)$$

При этом с учетом существующих показателей эффективности деятельности пригородного железнодорожного транспорта, необходимо обратить внимание на конкуренцию железнодорожного транспорта с другими видами транспорта в ряде субъектов Российской Федерации. В тех субъектах

Российской Федерации, где железнодорожный транспорт является безальтернативным, в целях определения метода распределения инфраструктурных субсидий, помимо показателя эффективности перевозочной деятельности важно принимать к учету социально-экономические параметры субъекта Российской Федерации. В субъектах, где существует конкуренция между видами транспорта, а выделение средств из федерального бюджета важно в целом, будет целесообразно проводить оценку показателей эффективности перевозочной деятельности разных видов транспорта, в том числе железнодорожного и автомобильного.

Используя критерий эффективности перевозочной деятельности пригородного пассажирского комплекса в пределах железной дороги или субъекта Российской Федерации в качестве основного оценочного параметра, позволяет определить потребность железной дороги (субъекта Российской Федерации) в дотациях на покрытие расходов, связанных с предоставлением инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении.

Далее определяются «диапазоны эффективности», которые делят по группам эффективности перевозочной деятельности пригородного пассажирского комплекса в разрезе железных дорог или субъектов Российской Федерации.

### **3.3 Определение показателей эффективности перевозочной деятельности на примере железных дорог**

В качестве примера для апробации разработанной методики рассмотрены условия функционирования отрасли на полигонах Московской, Северо - Кавказской, Красноярской и Забайкальской железных дорог.

Доходы пригородных компаний формируются исходя из тарифа для населения, уровень которого устанавливается органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области регулирования цен (тарифов) на пригородные пассажирские перевозки. При этом тариф для населения

формируется с учетом платежеспособного спроса населения каждого субъекта Российской Федерации, эластичности спроса и возможностей региональных бюджетов по компенсации выпадающих доходов. Тариф для населения, как правило, установлен ниже экономически обоснованного уровня тарифа, то есть себестоимости перевозок, рассчитываемого исходя из общего объема затрат компании-перевозчика, принятых регулятором в качестве экономически обоснованных. В таблице 19 представлен анализ тарифов для населения по субъектам Российской Федерации, находящихся в пределах Московской железной дороги.

Специфика организации железнодорожных перевозок в пригородном сообщении обусловлена несовпадением полигонов деятельности пригородных пассажирских компаний с полигонами железных дорог Российской Федерации, которые в свою очередь включают в себя несколько субъектов Российской Федерации.

Таблица 19 – Характеристика деятельности пригородного комплекса в пределах Московской железной дороги

№ п/п	Московская железная дорога	Компания-перевозчик	тариф зонный (руб.)	тариф километровый (руб.)	пассажирооборот приведенный (млн. пасс-км)	доходы от перевозок (млн. руб.)	расходы (млн. руб.)
1	г. Москва	ОАО "ЦППК"	26		8 063,30	12 732,87	9 890,77
2	Московская область	ОАО "ЦППК"	16,50		8 792,40	15 681,59	10 785,04
3	Рязанская область	ОАО "ЦППК"		16,50	253,60	461,82	482,26
		ОАО "ППК "Черноземье"	16,50				
4	Владимирская область	ОАО "Волго-Вятская ППК"	23,7		418,71	750,04	788,60
		ОАО "ЦППК"	15,7				
5	Калужская область	ОАО "ЦППК"	16,50		386,90	653,59	734,25
6	Тульская область	ОАО "ППК "Черноземье"	12		164,88	271,16	462,75
		ОАО "ЦППК"	16,50				
7	Орловская область	ОАО "ЦППК"	15		58,09	99,43	311,22
8	Смоленская область	ОАО "ЦППК"	16,50		108,88	163,11	285,00
9	Курская область	ОАО "ЦППК"	16,50		81,24	140,62	337,66
		ОАО "ППК "Черноземье"	16,50				
10	Брянская область	ОАО "ЦППК"	16,50		210,24	306,31	750,45
11	Республика Мордовия	ОАО "Содружество"	10		23,63	29,27	108,13
		ОАО "Башкортостанская ППК"	10				
12	Липецкая область	ОАО "ППК "Черноземье"	14		36,82	50,23	301,52
ИТОГО:					18 598,69	31 340,04	25 237,65

В пределах Московской железной дороги выполняется большой объем пригородных пассажирских перевозок. Передовыми субъектами являются Москва и Московская область, которые в общей сложности согласно выполненному в диссертации расчету генерируют 7 918 650 тыс. руб. положительного финансового результата. Также в связи с тем, что большое количество пригородных железнодорожных маршрутов осуществляется по территориям соседних субъектов Российской Федерации, особое внимание уделяется системе распределения расходов в рамках Методики расчета экономически обоснованных затрат.

При этом отличительной особенностью по сравнению с другими дорогами является низкое количество безбилетных пассажиров, что является причиной высокого показателя доходности в целом. В таблице 20 представлены показатели деятельности по железным дорогам Российской Федерации. Так, при сравнении финансово-экономических показателей деятельности пригородного пассажирского комплекса в пределах Московской железной дороги выявлено, что средняя доходная ставка, рассчитанная на единицу объемного показателя (вагоно-км, пасс-км, отправленные пассажиры), выше расходной ставки на указанный показатель на территории других железных дорог. Это определяет положительный эффект от перевозочной деятельности в целом. При этом, проводя такое сравнение по другим железным дорогам Российской Федерации, определено, что перевозочная деятельность на их территории является убыточной. Так, на территории Забайкальской железной дороги доходы на 1 отправленного пассажира составляют 96,59 рублей при размере расходов – 826,31 рублей, т. е. уровень расходов превышает уровень дохода на перевозку одного пассажира в 8,55 раз. Такая оценка еще раз подтверждает предложенные изменения в системе распределения субсидий с учетом дополнительных параметров деятельности пригородных пассажирских компаний, в том числе эффективности перевозочной деятельности.

Таблица 20 - Показатели деятельности по рассматриваемым железным дорогам Российской Федерации

Показатель	Московская железная дорога	Забайкальская железная дорога	Красноярская железная дорога	Северо- Кавказская железная дорога	Итого
Объемные показатели деятельности					
Пасс-км (млн. пасс-км)	18 598,69	89,89	326,61	788,93	19 804,12
Отправленные пассажиры (млн. чел.)	635,77	2,11	10,35	34,63	682,86
вагоно-км (млн. ваг-км)	665,99	6,47	12,41	53,93	738,81
Финансово-экономические показатели деятельности					
Доходы (выручка от продажи билетов) млн. руб.	31 340,04	203,84	1 512,47	1 668,44	34 724,78
Расходы общие млн. руб.	25 237,65	1 743,85	4 836,81	4 746,03	36 564,34
Общий финансовый результат млн. руб.	6 102,39	-1 540,01	-3 324,34	-3 077,60	-1 839,56
Расходы на услуги инфраструктуры млн. руб.	15 723,48	335,12	463,12	1 806,56	18 328,27
Получено средств из Федерального бюджета (млн. руб.)	13 613,68	132,30	253,73	1 102,46	15 102,17
Доходы на 10 пасс-км (руб. / 10 пасс-км)	16,85	22,68	46,31	21,15	17,53
Расходы на 10 пасс-км (руб. / 10 пасс-км)	13,57	194,00	148,09	60,16	535,46
Доходы на 1 отправ. пасс. (руб. / 1 отпр. пасс.)	49,29	96,59	146,16	48,18	1 002,73
Расходы на 1 отправ. пасс. (руб. / 1 отпр. пасс.)	39,70	826,31	467,40	137,05	1 055,85
Доходы на 1 ваг-км (руб. / 1 ваг-км)	47,06	31,49	121,85	30,94	47,00
Расходы на 1 ваг-км (руб. / 1 ваг-км)	37,90	269,44	389,67	88,00	49,49
Процент покрытия расходов субсидиями	86,58%	39,48%	54,79%	61,03%	82,40%
ЭОУТ (руб. на 10 пасс-км)	13,57	194,00	148,09	60,16	
тарифы для населения (руб. на 10 пасс-км)	25,42	23,53	15,90	13,46	

Каждым субъектом Российской Федерации устанавливается два уровня тарифа:

- экономически обоснованный уровень тарифа (ЭОУТ) – уровень тарифа, в который включена реальная себестоимость перевозки пассажиров в данном субъекте Российской Федерации.

- уровень тарифа для населения – уровень тарифа, который определяется органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации с учетом платежеспособного спроса населения и возможностей регионального бюджета.

Так как разницу между двумя уровнями тарифа покрывает региональный бюджет. В экономически обоснованный уровень тарифа помимо всего прочего включены расходы на инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении. В таблице 21 показаны действующие уровни тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении.

Таким образом, целесообразно провести сравнение тарифов для населения, установленных на территории железных дорог (субъектов Российской Федерации), а также экономически обоснованных тарифов, в основу которых заложена себестоимость перевозочной деятельности, а также ряда финансово-экономических показателей деятельности пригородных пассажирских компаний, в том числе эффективности перевозочной деятельности в целях возможности апробации предлагаемой методики применения дополнительных параметров при распределении субсидий из федерального бюджета.

Таблица 21 - Уровни тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении

Вид тарифа	Московская железная дорога	Забайкальская железная дорога	Красноярская железная дорога	Северо-Кавказская железная дорога
Экономически обоснованный уровень тарифа, руб. на 10 пасс-км	13,57	194,00	45,12	60,16
Тариф для населения, руб. на 10 пасс-км	25,42	23,53	18,34	13,46

Сравнение двух уровней тарифов, установленных в разрезе рассматриваемых железных дорог, показывает, что на территории Московской железной дороги тариф для населения в 1,87 выше экономически обоснованного уровня тарифа. Это связано с тем, что наличие высоких объемов перевозок пригородным железнодорожным транспортом прежде всего приводит к повышению уровня рентабельности пригородных пассажирских компаний и уровня эффективности перевозочной деятельности. В то же время по остальным железным дорогам тариф для населения значительно ниже экономически обоснованного уровня тарифа, что приводит к генерации выпадающих доходов. Общее сравнение уровней тарифов, а также эффективности и рентабельности пригородного пассажирского комплекса по железным дорогам Российской Федерации представлено на рисунке 14.

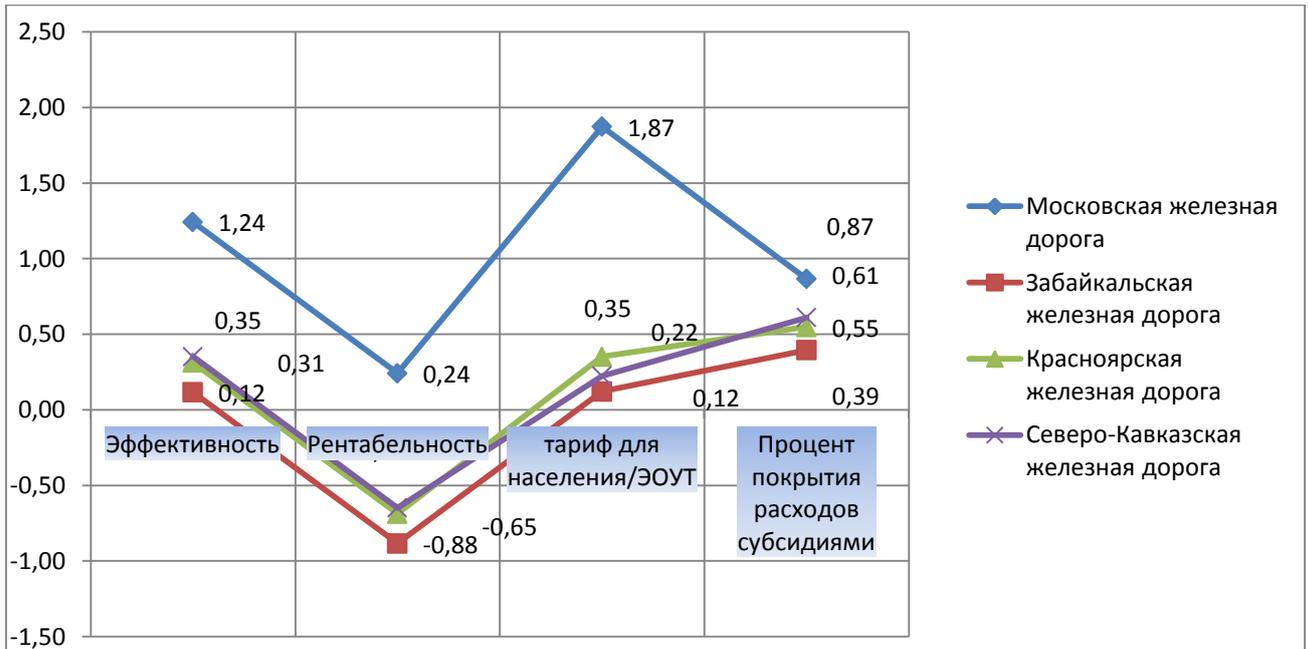


Рисунок 13 – Сравнительный анализ финансово-экономических показателей пригородных перевозок железнодорожным транспортом по железным дорогам

В результате анализа вышеуказанной схемы необходимо сделать вывод относительно функционирования железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении. Для объективного механизма распределения бюджетных средств на покрытие услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта кроме вагоно-км работы важно учитывать финансово-экономические параметры деятельности пригородных компаний-перевозчиков.

Показатели доходности перевозочной деятельности в ходе анализа определена в разрезе железных дорог Российской Федерации на следующих уровнях:

Московская железная дорога – 1,24;

Северо - Кавказская железная дорога – 0,35;

Красноярская железная дорога – 0,31;

Забайкальская железная дорога – 0,12.

Показатель доходности перевозочной деятельности в среднем по всей

сети железных дорог составляет 0,86, без учета средств на покрытие выпадающих доходов, связанных с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, выделяемых из бюджетов субъектов Российской Федерации. При этом объем выделяемых из федерального бюджета средств составляет 25 млрд. руб.

### **3.4 Алгоритм расчета диапазонов эффективности перевозочной деятельности на основе оценки дополнительных критериев**

Диапазоны эффективности перевозочной деятельности – сформированные зоны бюджетной зависимости в результате оценки дополнительных финансово-экономических и объемных показателей-критериев деятельности пригородного пассажирского комплекса.

Определение диапазонов эффективности перевозочной деятельности в рамках предлагаемой методики основано на экспертной оценке, которая, в свою очередь, обусловлена проведенным анализом пригородного железнодорожного транспорта в разрезе железных дорог (субъектов) Российской Федерации. Критериями выступают следующие показатели:

1. Объем перевозок пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении.
2. Экономически обоснованный уровень тарифа.
3. Тариф для населения.
4. Процент компенсации выпадающих расходов из регионального бюджета.

Компенсация выпадающих доходов пригородных пассажирских перевозок неразрывно связана с компенсацией инфраструктурных расходов, так как в целом указанные средства направлены на обеспечение безубыточной деятельности пригородного пассажирского комплекса, повышение качества обслуживания пассажиров.

5. Процент компенсации расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении. Действующий уровень компенсации определяет перспективу формирования условий субсидирования на последующие периоды регулирования.

Опираясь на перечисленные критерии, на рисунке 14 представлена модель внедрения диапазонов эффективности перевозочной деятельности.

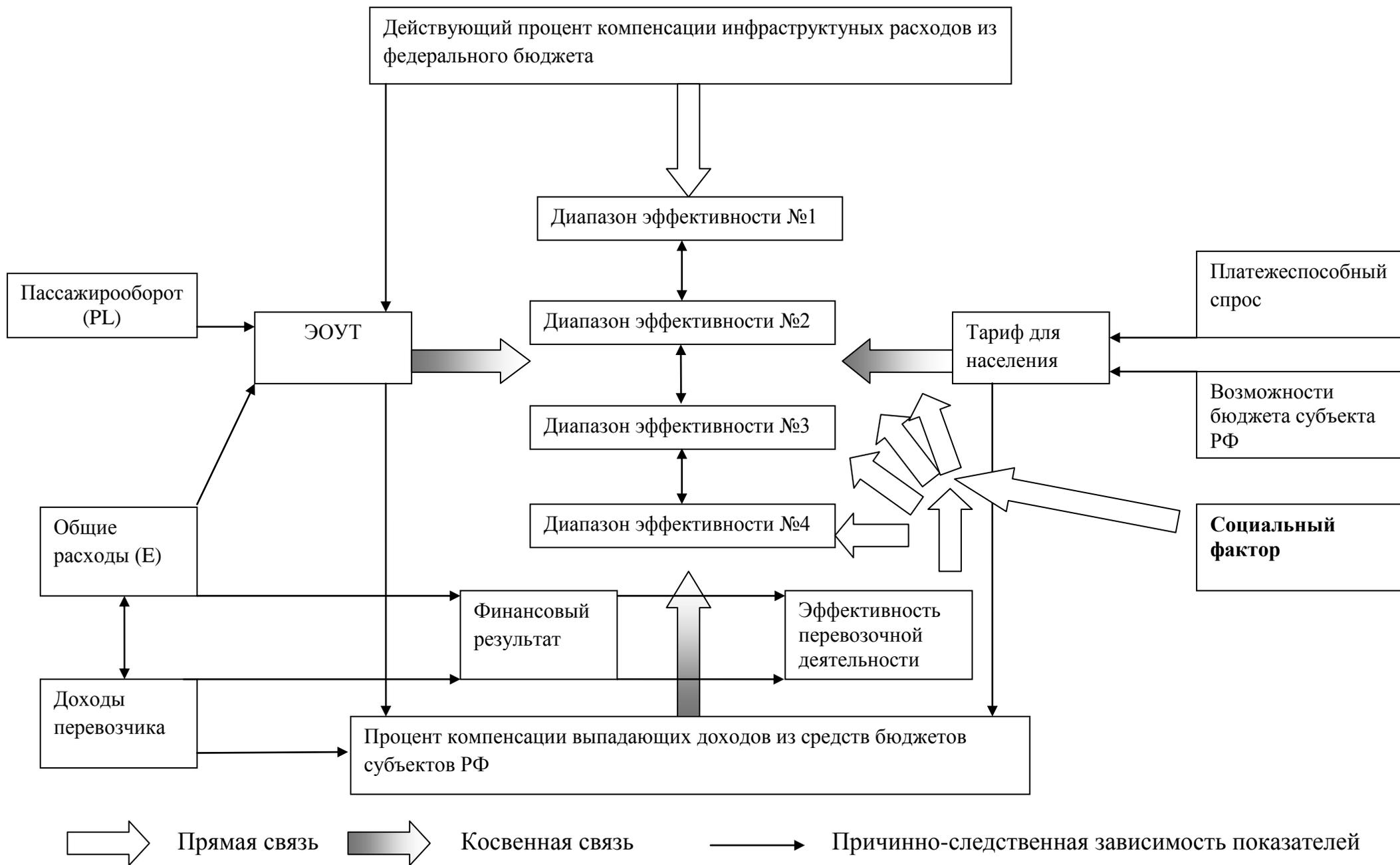


Рисунок 14 – Модель влияния критериев-показателей на формирование диапазонов перевозочной деятельности

Особое внимание стоит уделить связям, использованным в рассматриваемой модели влияния критериев-показателей на формирование диапазонов перевозочной деятельности.

**Прямая связь** характеризуется непосредственным влиянием показателя-критерия на определение диапазонов перевозочной деятельности. Так, действующий процент компенсации инфраструктурных расходов из федерального бюджета является базовым показателем-критерием при расчете диапазона, наряду с показателем-критерием эффективности перевозочной деятельности.

**Косвенная связь** характеризуется второстепенным воздействием показателей-критериев на определение диапазонов перевозочной деятельности.

**Причинно - следственная связь** образуется при формировании самих показателей-критериев без прямого влияния на определение диапазонов перевозочной деятельности.

Наиболее сложная составляющая работы - выбор диапазонов пороговых значений определялся не только исходя из финансово-экономических и объемных критериев-показателей, но и с учетом социальных факторов по субъектам Российской Федерации. При расчете критериев-показателей по Московской железной дороге сформировалась лишь часть общесетевой ситуации. Сводная информация о критериях-показателях по субъектам России, расположенных в пределах Московской железной дороги, представлена в таблице 22.

Таблица 22 – Определение критериев-показателей для определения диапазонов эффективности перевозочной деятельности

Критерии - показатели	Московская область	Москва	Калужская область	Рязанская область	Брянская область	Тульская область	Смоленская область	Владимирская область	Орловская область	Курская область	Республика Мордовия	Липецкая область	Итого
Объем региональных субсидий (млн. руб.)	Положительный финансовый результат	Положительный финансовый результат	53,4	62,4	44,5	70	35,3	35,2	10	40,3	9,8	33,1	394,00
ЭОУТ (руб. за 10 пасс-км)	12,27	12,27	18,98	19,02	35,70	28,07	26,18	18,83	53,58	41,56	45,76	81,89	13,57
Тариф для населения (руб. за 10 пасс-км)	16,5	26	16,5	16,5	15	16,5	16,5	15,7	16,5	16,5	16,5	16,5	25,42
Эффективность перевозочной деятельности	1,45	1,29	0,89	0,96	0,41	0,59	0,57	0,95	0,32	0,42	0,27	0,17	1,24
Коэффициент компенсаций из федерального бюджета	0,83	0,92	0,88	1,03	0,56	0,81	0,42	1,57	0,88	1,45	1,08	0,95	0,86
Коэффициент компенсаций регионов	Пол.фин. результат	Пол.фин. результат	0,66	3,05	0,10	0,37	0,29	0,91	0,05	0,20	0,12	0,13	0,59

В результате проведенной оценки выявлено, что субъекты Центрального федерального округа Российской Федерации имеют наиболее высокие показатели эффективности перевозочной деятельности, низкий уровень себестоимости перевозок при относительно высоком уровне тарифа для населения, что обоснованно повышенным платежеспособным спросом населения в данных районах.

При этом в Москве и Московской области коэффициент инфраструктурных компенсаций составляет 0,83 и 0,92 соответственно. В то же время указанный коэффициент в близрасположенных субъектах составил 1,57 – Московская область и 1,45 Курская область. Такое явление связано прежде всего с тем, что в этих субъектах Российской Федерации осуществляется большой объем вагоно-км работы, в том числе по пригородным маршрутам, связанным с Москвой и Московской областью. Показатели эффективности в этих регионах ниже 1, что требует дополнительных мер по обеспечению безубыточной перевозочной деятельности.

Таким образом, при сравнении показателей-критериев по Московской железной дороге, а также социальных показателей-критериев, которые, на мой взгляд, являются не менее важными, по всей сети железных дорог, выявлены следующие пороги показателей эффективности перевозочной деятельности:

**Диапазон № 1** – коэффициент доходности перевозочной деятельности 0,2 (включительно) и менее;

**Диапазон № 2** – коэффициент доходности перевозочной деятельности от 0,2 до 0,4 (включительно);

**Диапазон № 3** – коэффициент доходности перевозочной деятельности от 0,4 до 0,8 (включительно);

**Диапазон № 4** – коэффициент доходности перевозочной деятельности от 0,8 и более.

В расчет диапазонов эффективности перевозочной деятельности включены показатели деятельности всех железных дорог Российской Федерации, в том

числе рассматриваемых в данной диссертационной работе. В то же время выделение субсидий из федерального бюджета на покрытие инфраструктурных расходов зависит от того, в какой диапазон отнесена железная дорога Российской Федерации.

**Диапазон № 1** включает в себя те железные дороги, показатели эффективности которых находятся на минимальном уровне. Так, Забайкальская железная дорога с коэффициентом доходности перевозочной деятельности 0,12 отнесена к этому диапазону, так как железнодорожные перевозки в пригородном сообщении на ее территории являются крайне неэффективными. Такой вывод можно сделать исходя из анализа параметров-критериев, приведенного выше.

Учитывая вышеизложенное, на мой взгляд, попадание в диапазон № 1 характеризует высокий уровень убыточности деятельности пригородного пассажирского комплекса на территории данной дороги. Другими словами, диапазон № 1 определяет очаги неэффективности пригородного комплекса. В таком случае, считаю целесообразным рассмотреть возможности развития альтернативных видов пригородного сообщения с возможностью перераспределения субсидий из федерального бюджета на другие железные дороги.

**Диапазон № 2** включает в себя те железные дороги, показатели эффективности которых находятся на низком уровне. Проведя расчет коэффициента доходности перевозочной деятельности по Красноярской дороге (0,31) и Северо-Кавказской (0,35), необходимо сделать вывод о том, что показатели данных дорог попали в диапазон № 2. Однако условия функционирования каждой из дорог, в том числе наличие конкуренции со стороны других видов транспорта, параметры расходной базы компаний-перевозчиков на территории дорог, а также социальные факторы уникальны, что требует проведения дополнительного анализа касательно величины выделения средств из бюджета Российской Федерации. То есть, в случае, если на территории Красноярской дороги не существует альтернативы пригородному

железнодорожному комплексу, а на территории Северо - Кавказской дороги большая часть пригородных перевозок осуществляется с помощью автомобильного транспорта, то вследствие сравнительного анализа необходимо повышать эффективность железнодорожных компаний-перевозчиков, осуществляющих деятельность на территории Красноярской дороги, путем выделения дополнительных бюджетных средств.

**Диапазон № 3** включает в себя те железные дороги, показатели эффективности которых находятся на среднем уровне. При этом выделение дополнительных субсидий из федерального бюджета должно предусматриваться, по моему мнению, только после предварительной комплексной работы по оптимизации деятельности компании-перевозчика в рамках финансово-экономических параметров с учетом существующих резервов. Так, если компания-перевозчик в пределах соответствующей железной дороги имеет коэффициент доходности от 0,4 до 0,8, то наряду с получением средств из бюджета необходимо проводить политику повышения эффективности в целом.

**Диапазон № 4** включает в себя те железные дороги, показатели эффективности которых находятся на среднем и высоком уровне. Так, коэффициент доходности на территории Московской железной дороги составил 1,24, что выше среднесетевого уровня (0,86) на 0,38. Тем самым, считаю целесообразным рассмотреть вопрос снижения объема выделения средств из федерального бюджета на покрытие инфраструктурных расходов для их дальнейшего распределения в диапазоны № 2 и №3.

Таким образом, в случае снижения объема финансирования в диапазоне № 1, где могут быть выявлены очаги неэффективности, целесообразно рассмотреть возможности осуществления пригородных перевозок на других альтернативных видах транспорта. В диапазоне № 4 эффективность находится на высоком уровне, и существуют условия для ее повышения такие как большой объем перевозок и высокая доходная ставка. При этом перераспределение бюджетных средств с данного диапазона на диапазон №2 и № 3, где, в свою очередь, пригородный

железнодорожный транспорт в условиях его реформирования нуждается в дополнительной финансовой поддержке, позволит сгладить расходную нагрузку на пригородный комплекс в целом, что в конечном итоге скажется на общей транспортной доступности населения в разрезе железных дорог и субъектов Российской Федерации.

В результате приведенных расчетов по железным дорогам, рассматриваемых в диссертационной работе, распределение определено в соответствии с таблицей 23.

Таблица 23 – Распределение показателей эффективности железных дорог по диапазонам

Железная дорога Российской Федерации	Московская	Северо-Кавказская	Красноярская	Забайкальская
Коэффициент доходности перевозочной деятельности	1,24	0,35	0,31	0,12
Диапазон эффективности	Диапазон № 4	Диапазон № 2	Диапазон № 2	Диапазон № 1

Предложенная методика распределения бюджетных средств на покрытие расходов инфраструктуры железнодорожного общего пользования на основе двухуровневого дифференцированного подхода может применяться не только в разрезе железных дорог, но и в разрезе субъектов Российской Федерации.

Коэффициент доходности Московской железной дороги составил 1,24. Это свидетельствует о том, что на территории этой железной дороги пригородный железнодорожный комплекс характеризуется высокими объемами перевозок. Перевозочная деятельность является доходной, однако большая доля доходных поступлений генерируется в Москве и Московской области. Также в некоторых субъектах рассматриваемой дороги существуют резервы для повышения эффективности, в связи с чем, целесообразно снизить объем субсидий на

покрытие инфраструктурных расходов Московской железной дороги. В то же время пригородному пассажирскому комплексу, ОАО «РЖД» и органам регулирования субъектов Российской Федерации необходимо проводить комплексную работу по обеспечению повышения эффективной деятельности в целом.

Коэффициент доходности Северо - Кавказской дороги составил 0,35. Характерной чертой транспортной обеспеченности регионов Северо - Кавказской железной дороги является высокая конкурентная среда между видами транспорта. В таких условиях пригородному железнодорожному комплексу приходится осуществлять перевозочную деятельность в условиях повышенных требованиям пассажиров, в том числе по уровню тарифов на перевозку и качеству обслуживания. Вместе с тем для того, чтобы оценить возможность повышения объема субсидий инфраструктурных расходов из федерального бюджета необходимо, в первую очередь, проанализировать позиции субъектов Российской Федерации относительно функционирования железнодорожного транспорта, то есть готов ли регион инвестировать средства в развитие железнодорожной инфраструктуры, обеспечение безубыточной работы пригородного железнодорожного комплекса, а также выявить возможные внутренние резервы компаний-перевозчиков для оптимизации расходной базы.

Коэффициент доходности Красноярской железной дороги составил 0,31. Пригородный железнодорожный транспорт в пределах дороги характеризуется большими объемами перевозок по ряду субъектов Российской Федерации в связи с наличием менее интенсивного пригородного автобусного сообщения. При распределении субсидий на покрытие инфраструктурных расходов Красноярская железная дорога попадает в диапазон эффективности № 2, что обуславливает получение бюджетных средств в большем размере по сравнению с действующим порядком распределения. Это позволит пригородному железнодорожному комплексу решить ряд задач по обеспечению транспортной доступности населения:

- увеличение маршрутной сети по тем маршрутам, где железнодорожный транспорт безальтернативен, в рамках регионального транспортного заказа;
- повысить качество обслуживания пассажиров;
- частично финансировать инфраструктурные проекты (в том числе в обновление подвижного состава).

В то же время органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, которые осуществляют государственное регулирование цен (тарифов) на перевозку пассажиров, нужно создать такие условия функционирования пригородного железнодорожного комплекса, в рамках которых компании-перевозчики обязаны повысить показатели эффективности. Необходимо разработать комплекс таких условий, в которые может входить работа по оптимизации расходной базы компаний-перевозчиков, увеличение уровня доходов путем борьбы с безбилетниками и развитием прочих видов деятельности.

Коэффициент доходности Забайкальской железной дороги составил 0,12. Этот низкий показатель обусловлен высоким уровнем расходов пригородного пассажирского комплекса, что объясняется следующими факторами:

- низкий уровень объема пассажирских перевозок;
- высокая доля условно-постоянных расходов в себестоимости перевозочной деятельности, так как железная дорога обслуживает только два субъекта Российской Федерации, и все расходы, независящие от объема перевозок относятся на данные субъекты;
- низкий уровень собираемости платежей с пассажиров.

Стоит отметить, что для Забайкальского Края, осуществляющего региональный заказ транспортного обслуживания населения, выпадающие доходы, возникшие в результате государственного регулирования цен (тарифов) занимают весомую долю в региональном бюджете. С учетом этого возникает необходимость по изучению рынка транспортных услуг и заказа на транспортное обслуживание населения с помощью альтернативных видов пригородного транспорта (автобусные перевозки, малая авиация). В этой ситуации выделение из

федерального бюджета средств на покрытие инфраструктурных расходов, по моему мнению, целесообразно или осуществлять в меньших объемах или прекратить для их распределения на железные дороги Российской Федерации, находящиеся в диапазонах № 2 и № 3.

С учетом вышеизложенного, предлагается модель, описанной в настоящем диссертационном исследовании методики внедрения системы параметров, применяемых при распределении субсидий, выделяемых из федерального бюджета, на покрытие расходов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении (см. таблицу 21). В данной таблице охарактеризован как действующий механизм распределения субсидий по железным дорогам Российской Федерации пропорционального показателю вагоно-км, так и предлагаемый механизм распределения, в рамках которого дополнительным показателем-критерием распределения является эффективность перевозочной деятельности. Предлагаемая методика может использоваться при разных экономических условиях. Это обуславливает и алгоритм распределения по отдельным субъектам и железным дорогам с учетом позиции ведомств, принимающих решения касательного данного распределения. В таблице 24 приведен результат применения одного из возможных вариантов распределения субсидий.

Таблица – 24 Порядок расчета действующего и предлагаемого механизмов распределения субсидий

Действующий механизм распределения субсидий					
Показатель	Всего по 4 дорогам	Московская железная дорога	Забайкальская железная дорога	Красноярская железная дорога	Северо-Кавказская железная дорога
Текущее распределение(млн. руб.)	15 102,25	13 613,68	132,30	253,73	1 102,46
Вагоно-км	738,81	665,99	6,47	12,41	53,93
Доля вагоно-км каждой дороги	1,00	0,901	0,009	0,017	0,073
Предлагаемый в диссертационном исследовании механизм распределения субсидий					
Вагоно-км	738,81	665,99	6,47	12,41	53,93
Доля вагоно-км каждой дороги	1,00	0,901	0,009	0,017	0,073
Расходы ППК	36 564,34	25 237,65	1 743,85	4 836,81	4 746,03
Доходы ППК	34 724,78	31 340,04	203,84	3 870,27	1 962,23
Эффективность перевозочной деятельности (доходы/расходы)	0,95	1,24	0,12	0,80017	0,41
Предлагаемое распределение (млн. руб.)	15 102,25	10 962,89	132,30	2 610,81	1 396,26
Диапазоны до распределения		4	1	2	2
Диапазоны после распределения		4	1	4	3

Московская железная дорога (коэффициент доходности 1,24, доля вагоно-км – 0,901).

Исходя из того, что пригородные пассажирские компании, работающие на территории Московской железной дороге, имеют положительный финансовый результат, существует возможность сокращения дотаций из федерального бюджета на покрытие инфраструктурных расходов с учетом уровня рентабельности пригородного комплекса на территории Московской железной дороги (24%). Так, снижение уровня эффективности до 1, и, соответственно доли дотаций из общего объема с 0,901 до 0,7266 позволит сохранить место Московской железной дороги в диапазоне эффективности № 4. Такое решение, на мой взгляд, не повлечет за собой:

- создание условий для осуществления перевозок на убыточном уровне;
- снижение качества обслуживания пассажиров;
- снижение уровня безопасности перевозочной деятельности.

Забайкальская железная дорога (коэффициент доходности 0,12, доля вагоно-км – 0,009).

Пригородные пассажирские компании, осуществляющие перевозки на территории Забайкальской железной дороги, являются убыточными и создается очаг неэффективности. Это требует выделения большого объема средств из региональных бюджетов на покрытие выпадающих расходов. В связи с этим, на мой взгляд, целесообразно рассмотреть два различных варианта.

1. Возможность развития других видов пригородного сообщения при полной ликвидации дотаций на покрытие инфраструктурных расходов железнодорожного транспорта в пригородном сообщении.

2. Рассмотреть возможность изменения порядка распределения расходов на услуги инфраструктуры между видами деятельности (пассажирские и грузовые перевозки) в целях создания благоприятных условий для функционирования пригородного комплекса, в том числе применение метода маржинальных затрат непосредственно на территории железных дороги и субъектов, где выявлены

очаги неэффективности. В данном исследовании уровень субсидий в условиях существующей регуляторной политики целесообразно оставить на прежнем уровне.

Красноярская железная дорога (коэффициент доходности 0,31, доля вагоно-км – 0,017).

Красноярская железная дорога находится в диапазоне эффективности № 2. Однако в регионах этой дороги железнодорожное сообщение является приоритетным для населения. В этой связи, считаю необходимым перераспределить часть дотаций Московской железной дороги на Красноярскую в целях повышения ее эффективности перевозочной деятельности. На мой взгляд, целесообразно перераспределение дотаций в том объеме, который позволит Красноярской железной дороге оказаться в диапазоне эффективности № 4. Это решение поспособствует развитию пригородного железнодорожного комплекса в субъектах РФ, находящихся на территории Красноярской железной дороги, а также обеспечению выполнения максимального возможного объема перевозочной деятельности по всем необходимым для населения социально-значимым маршрутам.

Северо - Кавказская железная дорога (коэффициент доходности 0,35, доля вагоно-км работы – 0,073).

При сопоставлении показателей данной дороги с Красноярской, Северо - Кавказская характерна высоким уровнем межвидовой конкуренции. Однако отдельные социально-значимые железнодорожные маршруты убыточны, что, в свою очередь, требует дополнительных средств в развитие инфраструктурных объектов. В этой связи стоит отдельно проработать вопрос перераспределения части дотаций на Северо - Кавказскую дорогу. В рамках данного диссертационного исследования целесообразно выполнить повышение уровня эффективности перевозочной деятельности и увеличить коэффициент доходности до 0,41.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе выполненного диссертационного исследования поставлена и решена научная задача по разработке экономического инструментария по совершенствованию системы государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

1. Проведенная в диссертационном исследовании оценка значимости пригородного железнодорожного транспорта как составляющей экономического комплекса позволила определить его высокую роль для общества и экономики в целом.

На сегодняшний день пригородный пассажирский комплекс на всей сети железных дорог является убыточным. При этом транспортные заказы на пригородные железнодорожные перевозки, являющиеся социально значимыми, в соответствии с проведенной реформой на железнодорожной отрасли, входят в обязанности субъектов Российской Федерации. В этой связи уровень транспортного обслуживания населения фактически зависит от финансовых возможностей бюджетов субъектов Российской Федерации. Размер возмещения выпадающих доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на пригородные перевозки, находится на уровне 59% в расчете на весь полигон деятельности комплекса.

2. В диссертации выявлено, что показатели рентабельности пригородных пассажирских компаний в центральной части Российской Федерации на гораздо выше указанных показателей перевозочной деятельности в восточной части страны. В сложившихся условиях, когда уровень потребности населения в транспортном обеспечении на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока очень высок в связи с отсутствием альтернативных видов пригородного сообщения, а себестоимость перевозок железнодорожным транспортом в расчете на пассажира выше, чем в центральной части страны, Правительство Российской Федерации, федеральные органы исполнительной

власти, а также органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации должны комплексно подходить к вопросу актуализации механизмов регулирования цен (тарифов) на пригородные железнодорожные перевозки. В такой ситуации целесообразно говорить о необходимости дополнительных проработок вопроса убыточности пригородных пассажирских перевозок, часть из которых представлены в настоящей диссертации.

3. В диссертации проведен анализ существующей модели регулирования на железнодорожном транспорте в России в сравнении с зарубежными подходами.

Модель функционирования пригородными пассажирскими перевозками железнодорожным транспортом в Германии схожа с отечественной. При этом механизм регулирования в обоих случаях предусматривает развитие конкуренции, что способствует увеличению как ценовой доступности данного вида транспорта, так и повышению качества обслуживания пассажиров.

Механизм регулирования пригородных перевозок в Англии предусматривает получение компаниями-перевозчиками лицензий на такие перевозки после их участия в рамках системы «обратного аукциона». Данная система позволяет обеспечить максимизацию основных качественных и количественных показателей перевозочной деятельности. На отечественном рынке перевозок в пригороде параметры такой системы на сегодняшний день находятся в разработке и могут быть внедрены после принятия ряда решений, связанных с концептуальными изменениями законодательства в железнодорожной отрасли в целом.

Модель США сформирована на базе конкуренции между перевозчиками, при этом железнодорожные компании имеют в собственности непосредственно железные дороги, что делает невозможным провести объективное сравнение с отечественным транспортным рынком.

Главным отличием зарубежного опыта от отечественного является высокий уровень государственной поддержки пассажирских перевозок вне

зависимости от условий осуществления работы (либерализованный или национализированный рынок с элементами конкуренции).

В качестве основных принципов государственного регулирования в России выявлено следующее. В настоящее время действует двухуровневая система регулирования тарифов на пригородные железнодорожные перевозки. Тарифы на услуги инфраструктуры, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным компаниям при осуществлении ими пригородных пассажирских перевозок, устанавливаются на федеральном уровне.

В свою очередь, регулирование тарифов на пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

В настоящее время, несмотря на попытки урегулировать взаимоотношения всех участников, занятых при организации пригородных железнодорожных перевозок, у пассажирского комплекса остаются нерешенные задачи. Их решением может стать внедрение дополнительных обязательств пригородных пассажирских компаний, ОАО «РЖД» и субъектов Российской Федерации по формированию и выполнению заказа на транспортное обслуживание.

4. Из анализа существующих недостатков системы регулирования определено, что основной причиной разногласий между участниками рынка перевозок становится размер затрат пригородных пассажирских пригородных компаний. В рамках диссертационного исследования проведен сегментарный анализ структуры затрат компаний и выявлены пути их оптимизации. Для этого в частности выполнен анализ затрат на услуги ОАО «РЖД» по аренде, управлению и эксплуатации и ремонту подвижного состава, которые составляют около 75-85% в общем объеме затрат компании-перевозчика.

5. Также проведена комплексная оценка факторов, определяющих убыточность пригородного пассажирского комплекса. В первую очередь, убыточность предопределяет высокая доля условно-постоянных расходов, не зависящая от изменения объема перевозок. Покрытие этих расходов за счет доходов от продажи билетов в регионах с низким уровнем пассажиропотока не представляется возможным. В то же время в ходе проведенной оценки отмечено, что неравномерность распределения пассажиропотока по всему расстоянию маршрута, высокий уровень морального и физического износа подвижного состава (60-70%), ежегодное выбывание вагонного парка (что требует дополнительных инвестиций в реализации инвестиционной политики), высокие ставки на услуги ОАО «РЖД» выступают дополнительными причинами высокой расходной базы пригородных пассажирских компаний.

6. Отдельное внимание уделяется тарифу на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта. В соответствии с решением Правительства Российской Федерации, пригородные пассажирские компании осуществляют платежи за услуги инфраструктуры в размере 1% от полного тарифа. В то же время из федерального бюджета ежегодно выделяется 25 млрд. руб. на покрытие расходов ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта. Однако этих дотаций не хватает для покрытия расходов в полном объеме (покрывается всего лишь около 80% расходов). Действующая методика распределения бюджетных средств требует доработки для определения очагов неэффективности, а также возможности объективного распределения расходной нагрузки в разрезе субъектов Российской Федерации.

В силу отсутствия форм отчетности о распределении затрат на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта в разрезе субъектов Российской Федерации в условиях действия среднесетевого тарифа, с использованием объемных показателей деятельности пригородного комплекса

выполнено указанное распределение по регионам, находящимся в пределах исследуемых железных дорог.

Таким образом, в диссертационной работе был проведен анализ существующих подходов при определении объема дотаций на покрытие выпадающих доходов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта из федерального бюджета, а также из региональных бюджетов на покрытие выпадающих доходов от осуществления перевозочной деятельности компаний-перевозчиков.

7. С учетом проведенной работы и наличия недостатков в системе субсидирования предлагается разработанная в диссертации методика применения дополнительных показателей при осуществлении механизма распределения бюджетных средств на покрытие инфраструктурных расходов. Для выявления показателей, которые позволят корректно повлиять на распределение дотаций, выполнен анализ объемных и финансово-экономических показателей пригородного пассажирского комплекса в пределах четырех железных дорог Российской Федерации (Московская, Северо-Кавказская, Красноярская, Забайкальская). В результате, определен показатель, применяемый в рамках механизма распределения субсидий – эффективность перевозочной деятельности. Этот показатель определяется в соответствии с предложенными в диссертации методическими подходами по его расчету.

Произведен пробный расчет данного показателя на базе железных дорог Российской Федерации. Так, коэффициент доходности перевозочной деятельности Московской железной дороги составил 1,24, Красноярской железной дороги – 0,31, Северо - Кавказской – 0,35 и Забайкальской – 0,12.

Каждая железная дорога была отнесена в определенный диапазон эффективности перевозочной деятельности из четырех предлагаемых, также были даны методические указания по определению размера бюджетных средств, выделение которых необходимо в пределах той или иной железной дороги Российской Федерации.

Выполнен сравнительный анализ расчетов по существующей методике распределения с использованием показателя вагоно-км и по предлагаемой в диссертации методике внедрения дополнительного показателя – эффективности перевозочной деятельности.

Показатели эффективности перевозочной деятельности также должны быть рассчитаны в пределах субъектов Российской Федерации в соответствии с предлагаемыми диапазонами эффективности. Это позволит решать вопрос о необходимости финансирования инфраструктуры железнодорожного транспорта конкретных регионов при распределении общего объема дотаций из федерального бюджета. При этом распределении ответственный федеральный орган исполнительной власти будет учитывать показатели эффективности перевозочной деятельности в соответствующем регионе, и, в случае выявления очагов неэффективности, сможет перераспределять средства в те субъекты, где пригородный пассажирский комплекс требует увеличения объемов работ и повышения эффективности функционирования в целом.

Таким образом, предлагаемая методика применения дополнительных показателей при осуществлении механизма распределения бюджетных средств на покрытие инфраструктурных расходов может быть использована федеральными органами, ориентированными на формирование модели субсидирования железнодорожной отрасли. Применение данной методики позволит более корректно и объективно оценить важнейшие показатели деятельности пригородного пассажирского комплекса с учетом его специфики в определенных районах Российской Федерации, а также с учетом выбранной стратегии развития комплекса в целом.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### Книги, учебники, учебные пособия и справочные издания

1. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг [Текст] / С.М. Абалонин. – М. : Академкнига, 2004. – 172 с.
2. Абрамов А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки [Текст] / П.А. Абрамов М. : Транспорт, 1974. – 256 с.
3. Абрамов А.П. Эксплуатационные расходы: планирование и регулирование [Текст] / П.А. Абрамов М. : Транспорт, 1997. – 64 с.
4. Авдашева С.Б. Теория организации отраслевых рынков [Текст] / С.Б. Авдашева, Н.М. Розанова. – М. : ИЧП «Издательство магистр», 1998. – 320 с.
5. Аксененко Н.Е. Железные дороги России от реформы к реформе [Текст] / Н.Е. Аксененко, Б.М. Лapidус, А.С. Мишарин. – М. : Транспорт, 2001. – 334 с.
6. Аникин Б.А. Логистика: учеб. пособие [Текст] / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина. – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – 408 с.
7. Артынов А.П. Пригородные пассажирские перевозки, 2-е изд., перераб. и доп. [Текст] / А.П. Артынов, Н.У. Дмитриев. – М. : Транспорт, 1985. – 159 с.
8. Афонина Г.М. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. [Текст] / Г.М. Афонина. – М. : Транспорт, 2001. – 232 с.
9. Беленький М.Н. Экономика, планирование, эксплуатационная работа на железнодорожном транспорте [Текст] / М.Н. Беленький, Н.И. Силаев. – М. : Транспорт, 1986. – 215 с.
10. Белозеров В.Л. Маркетинг пассажирских перевозок [Текст] / В.Л. Белозеров, А.Н. Ефанов, В.П. Третьяк. – Спб. : ПГУПС, 1997. – 76 с.
11. Бирман И.Я. Я – экономист (о себе любимом) [Текст] / И.Я. Бирман. – М. : Время, 2001. – 576 с.
12. Бирман Л.А. Управленческие решения: учебное пособие [Текст] / Л.А. Бирман. – М. : Издательство «Дело», 2004. – 206 с.

13. Бутыркин А.Я. Вертикальная интеграция и вертикальные ограничения в промышленности [Текст] / А.Я. Бутыркин. – М. : Новый век, 2003. – 200 с.
14. Бутыркин А.Я. Естественные монополии: Теория и проблемы регулирования [Текст] / А.Я. Бутыркин. – М. : Новый век, 2003. – 152 с.
15. Верховых Г.В. Железнодорожные пассажирские перевозки [Текст] / Г.В. Верховых, А.А. Зайцев, А.Г. Котенко. – СПб. : «Палада-медиа», 2012. – 520 с.
16. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов [Текст] / С.Ю. Витте. – М. : Болсен, 2010. – 252 с.
17. Вурос А.Д. Экономика отраслевых рынков. Учебник [Текст] / А.Д. Вурос, Н.М. Розанова. – М. : ТЕИС, 2002. – 253 с.
18. Дмитриев В.В. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб.для вузов ж.-д. трансп. [Текст] / В.А. Дмитриев, А.И. Журавель, А.Д. Шишков и др. – М. : Транспорт, 1996. – 328 с.
19. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие [Текст] / В.А. Егиазаров. – М. : ЗАО «Юридический Дом «Юстицинформ», 2002. – 528 с.
20. Елизарьев Ю.В. Новые формы долгосрочного государственного регулирования железнодорожного транспорта [Текст] / А.К. Анжелину, М.Э. Дмитриев, Ю.В. Елизарьев и др. – М. : МЦФЭР, 2013. – 240 с. – (Приложение к журналу «Экономика железных дорог», 2013)
21. Журавель А.И. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.И. Журавель. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2000. – 304 с.
22. Иванков М.В. Трансформация финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта [Текст] / М.В. Иванков. – М. : Транспорт, 2001. – 175 с.
23. Иловайский Н.Д. Сервис на транспорте (железнодорожном) [Текст] / Н.Д. Иловайский, А.Н. Киселев. – М. : Маршрут, 2003. – 585 с.
24. Кочнев Ф.П. Оптимальные параметры пригородных пассажирских перевозок [Текст] / Ф.П. Кочнев. – М. : Транспорт, 1975 г. – 304 с.

25. Крейнин А.В. Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте [Текст] / А.В. Крейнин. Справочник. – М. : Транспорт, 1990. – 224 с.
26. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004 гг.) [Текст] / В.А. Крейнин. – М. : Национальная ассоциация транспортников, 2004. – 225 с.
27. Лapidус Б.М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь [Текст] / Б.М. Лapidус. – М. : Интекст, 2012. – 384 с.
28. Лapidус Б.М. Регионалистика [Текст] / Б.М. Лapidус, Ф.С. Пехтерев, Н.П. Терешина. – М. : УМК МПС России, 2000. – С. 422.
29. Лapidус Б.М. Теория и практика управления эксплуатационными затратами железнодорожного транспорта [Текст] / Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет, А.Л. Вольсфон. – М. : МЦФЭР, 2002. – 256 с.
30. Лapidус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений (системный анализ) [Текст] / Б.М. Лapidус. – М. : Издательство МГУ, 2001. – 301 с.
31. Лapidус, Б.М. Стратегическое развитие железнодорожного транспорта в России [Текст] / Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет, Ю.В. Елизарьев, Ф.С. Пехтерев, В.А. Максимушкин. – М. : МЦФЭР, 2008. – 304 с.
32. Леонтьев В.В. Экономическое эссе теории, исследования, факты и политика [Текст] / В.В. Леонтьев. – М. : Издательство политической литературы, 1990. – 408 с.
33. Мазо Л.А. Экономика железнодорожного транспорта. Проблемы и решения [Текст] / ВНИИЖТ. Сб. науч. тр.; под.ред. Л.А. Мазо, Г.Е. Писаревского. – М. : Интекст, 2005. – 351 с.
34. Маршалл. А. Принципы экономической науки [Текст] / А. Маршалл. – М. : Прогресс, 1993. – С. 594.
35. Мирошниченко О.Ф. Система управления экономическими результатами железнодорожных пассажирских перевозок [Текст] / О.Ф. Мирошниченко. – М. : Издательство МЭИ, 2002 г. – 304 с.

36. Моррисей Дж. Целевое управление организацией. Пер. с англ. [Текст] / Под.ред. И.М. Верещагина. – М. : Сов. Радио, 1979. – 144 с.
37. Пазойский Ю.О. Организация пригородных перевозок на железнодорожном транспорте [Текст] / Ю.О. Пазойский, В.Г. Шубко, А.И. Жербина, С.П. Вакуленко. – М. : Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ), 1999. – 196 с.
38. Персианов В.А. Экономика пассажирского транспорта: учеб. пособие [Текст] / В.А. Персианов. - М. : КноРус, 2012. – 400 с.
39. Портер М. Конкуренция [Текст] / М. Портер. – М. : Вильямс, 2000. – 495 с.
40. Регионы России Социально-экономические показатели. 2013 [Текст] / Госкомстат России – М. 2013. – 990 с.
41. Резер С.М. Логистика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте [Текст] / С.М. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2007. – 516 с.
42. Резер С.М. Управление транспортом за рубежом [Текст] / С.М. Резер. – М. : Наука, 1994. – 315 с.
43. Рышков А.В. Анализ и оценка уровня конкуренции на транспорте: Учебное пособие [Текст] / А.В. Рышков. – М. : МИИТ, 2008. – 42 с.
44. Саакян Ю.З. Мировой опыт реформирования железных дорог [Текст] / Саакян Ю.З., О.Г. Трудов, В.Б Савчук, Е.А. Алексеев, И.В. Куротченко. – М. : ИПЕМ, 2008. – 276 с.
45. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебник для вузов ж.-д. транспорта [Текст] / Н.Г. Смехова, А.И. Купоров, Ю.Н. Кожевников и др.; Под ред. Н.Г. Смеховой и А.И. Купорова. – М. : Маршрут, 2003. – 494 с.
46. Соколов В.Н. Общий курс железных дорог [Текст] / В.Н. Соколов, В.Ф. Жуковский, С.В. Котенкова, А.С. Наумов. – М. : УМК МПС России, 2002. – 295 с.
47. Сотников Е.А. История и перспективы мирового и российского железнодорожного транспорта: 1800 – 2100 [Текст] / Е.А. Сотников. – М. : ИНТЕКСТ, 2005. – 110 с.

48. Терешина Н.П. Демонополизация, дерегулирование и конкурентоспособность железнодорожного транспорта в России [Текст] / Н.П. Терешина. – М. : МИИТ, 2009. – 243 с.
49. Терешина Н.П. Формирование финансово-экономического механизма взаимодействия участников перевозок в пригородном сообщении [Текст] / Н.П. Терешина, Р.М. Царев. – М. : ВИНТИ РАН: ИПТИЛ, 1999. – 122 с.
50. Терешина Н.П. Экономика товарообменных процессов и транспортная доступность регионов [Текст] / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, Э.С. Куратова, Н.В. Королькова. – М. : ФГОУ ВПО МГУ ПС (МИИТ), 2014. – С.192.
51. Терешина, Н.П. Расходы инфраструктуры железнодорожного транспорта: учеб.пособ. [Текст] / Н.П. Терешина [и др.] – М. : ГОУ «УМЦ ЖДТ», 2010 – 224 с.
52. Терешина, Н.П. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник [Текст] / Н.П. Терешина, Л.П. Левицкая, Л.В. Шкурина.- М. : УМЦ ЖДТ, 2012. – 536 с.
53. Терешина, Н.П. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник [Текст] / Н.П. Терешина, Б.М. Лapidус, М.Ф. Трихунков.- М. :УМЦ ЖДТ, 2006. – 801 с.
54. Толкачева М.М. Параметры тарифной политики в пригородном пассажирском комплексе при его реформировании с учетом регионального фактора [Текст] / М.М. Толкачева, М.Ю. Елизарьев, В.В. Мишанин, Л.А. Мартынова. – М. : Интекст, 2009. – 280 с.
55. Толкачева М.М. Экономика железнодорожного транспорта: Учебное пособие [Текст] / М.М. Толкачева, И.А. Епишкин. – М. : МИИТ, 2009. – 268 с.
56. Трихунков М.Ф. Транспортное производство в условиях рынка: Качество и эффективность [Текст] / М.Ф. Трихунков. – М. : Транспорт, 1993. – 255 с.
57. Федина Т.В. Управление транспортом России: проблемы, эволюция экономически-организационных форм, перспективы [Текст] / Т.В. Федина. – М. : МИИТ, 1996. – 125 с.
58. Фишер С. Экономика [Текст] / С. Фишер, Р. Дорнбуш, Р. Шмалензи. – М. : Дело ЛТД, 1995, – 864 с.

59. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний [Текст] / Ф.И. Хусаинов. – Саратов. : Издательство "Новый ветер", 2009. – 103 с.
60. Чеботаев А.А., Геотранспортные ресурсы России: Учебное пособие [Текст] / А.А. Чеботаев. – М. : Экономика, 2007. – 454 с.
61. Чудова А.С. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.С. Чудова, А.М. Шульга, Н.Г. Смехова. Учебник для вузов ж.-д. транс. – М. : «Транспорт», 1976. – 296 с.
62. Чемберлин Э. Теория монополистической конкуренции [Текст] / Э. Чемберлин. – М. : «Издательство «Экономика», 1996. – 349 с.
63. Шнейдер М.А. Рынок пригородных железнодорожных перевозок: управление и экономика [Текст] / М.А. Шнейдер, Е.А. Проскуракова. – М. : НП-Принт, 2012. – 288 с.

#### **Научные статьи и отчеты о научно-исследовательской работе**

64. Cotey А. Пассажирская компания Amtrak – борьба за выживание и оздоровление [Текст] / Cotey // Железные дороги мира. – 2008. – № 9 – С. 23–29.
65. Ford F. Принцип модульности в инфраструктуре железных дорог Великобритании [Текст] / Ford F. // Железные дороги мира. – 2009. – №8 – с. 50–56.
66. Walmsley I. Шансы для железных дорог Великобритании [Текст] / I. Walmsley // Железные дороги мира. – 2011. – №8 – С.23-28.
67. Wanek-Libman M. Rail Trackand Structures Перспективы пассажирских перевозок на грузовых линиях в США [Текст] / M. Wanek-Libman // Железные дороги мира. – 2011. – № 11 – С.14–18.
68. Акулов М.П. Повышение клиентоориентированности пассажирского комплекса ОАО «РЖД» [Текст] / М.П. Акулов, В.В. Мишанин, А.Я. Бутыркина // Экономика железных дорог. – 2012. – № 5. – С. 14–30
69. Берднт. Т. Структура и особенности железных дорог в Германии [Текст] / Т. Берднт, С.В. Власенко // Железные дороги мира. – 2007. – №2.-с. 16–20.

70. Вьюгин И. Пошли по расписанию [Текст] / И. Вьюгин // Гудок. – 2015. – №20(25689) – С.1–2.
71. Галабурда, В.Г. Комплексная оценка качества транспортного обслуживания [Текст] / В.Г. Галабурда, Ю.И. Соколов // Железнодорожный транспорт. – 1999. – №5. – С. 60–64.
72. Голомолзин А.Н. Положение железнодорожного транспорта в социально-экономической системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС и в некоторых странах ОЭСР и СНГ [Текст] / А.Н. Голомолзин, А.И.Горлинский, Г.Е.Давыдов, Е.В.Реутов // Бюллетень транспортной информации. – 2014. – № 3 (225). – С. 3–21.
73. Голомолзин А.Н. Положение железнодорожного транспорта в социально-экономической системе и перспективы реформирования рынков железнодорожных перевозок в странах ЕС и в некоторых странах ОЭСР и СНГ (продолжение) [Текст] / А.Н. Голомолзин, А.И. Горлинский, Г.Е. Давыдов, Е.В.Реутов // Бюллетень транспортной информации. – 2014. – № 11 (233). – С. 11–16.
74. Елизарьев Ю.В. Концептуальные основы совершенствования системы государственной поддержки межрегиональных пассажирских перевозок [Текст] / Ю.В. Елизарьев // Экономика железных дорог. – 2014 № 12. – С.15–26.
75. Елизарьев Ю.В. Межрегиональный транспортный баланс пассажирских перевозок как основа оптимизации маршрутной сети и гармонизации национальной транспортной системы [Текст] / Ю.В. Елизарьев // Экономика железных дорог. – 2015 № 2. – С. 14–22.
76. Замарев Б. Финансовые ограничения вслед за инвестиционной паузой [Текст] / Б. Замарев, А. Назарова, Е. Суханов // Вопросы экономики. – 2014. – № 10 – С.4–43.
77. Иванов М.В. К вопросу о теории транспортной доступности [Текст] / М.В. Иванов // Организационные и экономические проблемы развития предприятий

транспортной отрасли. Материалы Седьмых Прохоровских чтений – Н.Новгород: Литера, 2011. – с.115–117.

78. Иванова Е.А. Эффективность управленческой деятельности транспортной компании [Текст] / Е.А. Иванова, В.А. Шлеин // Экономика железных дорог. – 2012. № 10. – С. 36–40.
79. Калибердин А.Г. Современные модели регулирования тарифов на пассажирские железнодорожные перевозки [Текст] / А.Г. Калибердин, А.Я. Бутыркин, В.И. Михайлов // Экономика железных дорог. – 2012 № 8. – С. 47–52.
80. Кокурин, И.М. Заграница нам.... подскажет, или американский тарифный опыт [Текст] / И.М. Кокурин // РЖД – партнер. – 2006. № 8. – С.30–32.
81. Проскурякова Е.А. Развитие конкуренции в сфере пригородных пассажирских перевозок [Текст] / Е.А. Проскурякова // Экономика железных дорог. – 2014 № 11. – С. 11–18.
82. Трудов О.Г. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути их решения [Текст] / О.Г. Трудов, Е.А. Алексеев // Экономика железных дорог. – 2012 № 7. – С. 36–43.
83. Хусаинов Ф.И. Экономические предпосылки и результаты приватизации и либерализации на зарубежных железных дорогах [Текст] / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2006. – № 2. – С. 18–28.
84. Цыденов А.С. Совершенствование государственного управления в области транспортного обслуживания населения в Российской Федерации [Текст] / А.С. Цыденов // Экономика железных дорог. – 2014 № 12. – С. 11–15.
85. Чичагов П.К. Участие органов государственной и муниципальной власти в создании пригородных пассажирских компаний [Текст] / П.К. Чичагов, Ю.В. Елизарьев, Е.В. Белкина, О.Ф. Мирошниченко, М.Л. Артемов, А.Е. Огинская // Экономика железных дорог. – 2003. –№4. – С.12–21.
86. Чудов А.С. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.С. Чудов, А.М. Шульга, Н.Г. Смехова // Транспорт, 1976 – С. 295.

87. Шнейдер М.А. Экономика новой структуры управления пригородными железнодорожными перевозками [Текст] / М.А. Шнейдер // Экономика железных дорог. – 2012. – № 11. – С. 20–25.
88. Щукин В.В. Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные перевозки [Текст] / В.В. Щукин // Транспортное Дело России. – 2014. – №2(111) – С.99–102.
89. Щукин В.В. Реформы в сфере железнодорожного транспорта: опыт создания конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок [Текст] / В.В. Щукин, Д.Г. Колядин // Транспортное Дело России. – 2014. – № 4(113) – С.100–103.
90. Щукин В.В. Принципы тарифной политики в сфере пассажирских железнодорожных перевозок в СССР и России / В.В. Щукин, Д.Г. Колядин // Транспортное Дело России. – 2014. – № 3(112) – С.35-38.

#### **Официальные документы и корпоративные отчеты**

91. Конституция Российской Федерации – Российская газета. – 1993. № 237. 25 декабря.
92. Методика определения стоимости услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 20.10.2010 № 2174р.
93. Методика расчета экономически обоснованных затрат (приказ ФСТ России от 28.09.2010 № 235-т/1).
94. Порядок ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.12.2010 № 311).
95. Порядок ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12.08.2014 № 225).

96. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и плат в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий и сфере железнодорожного транспорта».
97. Постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».
98. Постановление Правительства Российской Федерации от 10.12.2008 № 950 «Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий».
99. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844 «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении».
100. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.05.2001 № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте».
101. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.09.2003 № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги».
102. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.03.2012 № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте».

103. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.11.2003 № 710 «Об утверждении правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования».
104. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом».
105. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.10.2011 № 330 «О порядке введения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».
106. Приказ ФСТ России от 19.08.2011 № 506-т «Об утверждении порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».
107. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года - Распоряжение Правительства Российской Федерации № 877-р от 17 июня 2008.
108. Федеральный Закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
109. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».
110. Федеральный Закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях».

#### **Диссертации, авторефераты диссертаций и монографии**

111. Верховых Г.В. Железнодорожные пассажирские перевозки: Монография / Г.В. Верховых, А.А. Зайцев, А.Г. Котенко. – СПб.: «Палада-медиа», 2012. – 520 с.
112. Белозеров В.Л. Формирование экономического механизма управления пассажирскими перевозками на железных дорогах России (проблемы и методы решения) / В.Л. Белозеров. – Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук: – М.: МИИТ. – 1998. – 441 с.

113. Губенко А.В. Проблемы развития пассажирского транспорта региона: монография / А.В. Губенко. – Хабаровск.: Изд-во Хабаровск. гос. тех. ун-та, 2000. – 283 с.
114. Кобылицкий А.Н. Формирование рынка транспортных услуг Дальневосточного федерального округа в сфере пригородных пассажирских перевозок / А.Н. Кобылицкий. – Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: – ДВГУПС. – 2012. – 154 с.
115. Локтев Е.П. Закономерности формирования спроса на пассажирские перевозки в пригородном сообщении / Е.П. Локтев. – Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: - М.: МИИТ. – 1992. – 24 с.
116. Морозова М.В. Обоснование системы управления затратами по пассажирским перевозкам на железнодорожном транспорте / М.В. Морозова. – Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: – М.: МИИТ. – 2003. – 24 с.
117. Мусловец А.А. Совершенствования управления взаимодействием подразделений транспортной компании на основе механизма экономической ответственности / А.А. Мусловец. – Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: – М.: МИИТ. – 2008. – 165 с.
118. Рахимянова И.А. Экономическая оценка конкурентоспособности пассажирской железнодорожной компании / И.А. Рахимянова. – Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: – М.: МИИТ. – 2008. – 24 с.
119. Романова М.С. Совершенствование управления экономической деятельностью структурных подразделений железных дорог / М.С. Романова. – Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: – М.: МИИТ. – 2005. – 24 с.

### Электронные ресурсы

120. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) – <http://www.ipem.ru>.
121. Министерство транспорта Российской Федерации – <http://www.mintrans.ru.ru>.
122. Официальный сайт Департамента транспорта Великобритании – <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport/about>.
123. Официальный сайт Европейской Комиссии – <http://ec.europa.eu>.
124. Официальный сайт железных дорог Китая – <https://www.railwaysofchina.com>.
125. Официальный сайт Министерства транспорта, строительства и городского развития Германии – <https://www.bmi.de>.
126. Федеральная служба по тарифам – <http://www.fstrf.ru>.

## Приложение А

### Распределение расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении на территории Московской железной дороги по субъектам РФ

Номер статьи расходов	Статья	Измеритель	Общее количество расходов (тыс. руб.)	Московская область	Москва	Калужская область	Рязанская область	Брянская область	Тульская область	Смоленская область	Владимирская область	Орловская область	Курская область	Республика Мордовия	Липецкая область
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
итого			15 723 476,00	10 113 361,25	3 435 374,67	444 577,28	322 109,89	367 993,39	255 022,17	266 187,71	294 112,21	95 515,49	72 448,44	28 868,33	27 905,17
итого	доля расходов в %			64,32%	21,85%	2,83%	2,05%	2,34%	1,62%	1,69%	1,87%	0,61%	0,46%	0,18%	0,18%
0/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (главные пути)	тонно-км брутто	749 629,00	491 606,70	169 041,34	19 940,13	13 118,51	13 793,17	11 769,18	7 646,22	14 242,95	4 347,85	1 649,18	1 199,41	1 274,37
0/2110	2110. КВР верхнего строения пути (гл. пути)	тонно-км брутто	253 797,00	166 440,07	57 231,22	6 751,00	4 441,45	4 669,86	3 984,61	2 588,73	4 822,14	1 472,02	558,35	406,08	431,45
0/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооруж. (гл. пути)	тонно-км брутто	43 428,00	28 480,08	9 793,01	1 155,18	759,99	799,08	681,82	442,97	825,13	251,88	95,54	69,48	73,83
0/2114	2114. КР путевых машин, мех. и обор. занят. на перев. ВД (гл. пути)	тонно-км брутто	32 370,00	21 228,25	7 299,44	861,04	566,48	595,61	508,21	330,17	615,03	187,75	71,21	51,79	55,03
0/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (главные пути)	тонно-км брутто	90 097,00	59 085,61	20 316,87	2 396,58	1 576,70	1 657,78	1 414,52	918,99	1 711,84	522,56	198,21	144,16	153,16
0/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (гл. пути)	тонно-км брутто	145 424,00	95 369,06	32 793,11	3 868,28	2 544,92	2 675,80	2 283,16	1 483,32	2 763,06	843,46	319,93	232,68	247,22
0/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на КР пути (гл. пути)	тонно-км брутто	16 606,00	10 890,21	3 744,65	441,72	290,61	305,55	260,71	169,38	315,51	96,31	36,53	26,57	28,23
0/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов (занятых на тек.экспл.)	тонно-км брутто	10 394,00	6 816,39	2 343,85	276,48	181,90	191,25	163,19	106,02	197,49	60,29	22,87	16,63	17,67

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
0/2122	2122. Обсл.иТР пут.машин и мех,занят.на КВР пути (гл.пути)	тонно-км брутто	21 447,00	14 064,94	4 836,30	570,49	375,32	394,62	336,72	218,76	407,49	124,39	47,18	34,32	36,46
0/2123	2123. Обсл.и ТР пут.машин и механизмов (занятых на тек.эксп)	тонно-км брутто	41 465,00	27 192,75	9 350,36	1 102,97	725,64	762,96	651,00	422,94	787,84	240,50	91,22	66,34	70,49
0/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (главные пути)	тонно-км брутто	33 716,00	22 110,95	7 602,96	896,85	590,03	620,37	529,34	343,90	640,60	195,55	74,18	53,95	57,32
0/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (гл. пути)	тонно-км брутто	2 261,00	1 482,76	509,86	60,14	39,57	41,60	35,50	23,06	42,96	13,11	4,97	3,62	3,84
1/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (станцион пути)	вагоно-км при локомоти вной тяге	73,00	4,38	0,00	0,00	3,65	27,01	0,00	31,39	5,84	0,00	0,00	0,73	0,00
1/2110	2110. КВР верхнего строения пути (станц. пути)	вагоно-км при локомоти вной тяге	15,00	0,90	0,00	0,00	0,75	5,55	0,00	6,45	1,20	0,00	0,00	0,15	0,00
1/2114	2114. КР путевых машин,мех.и обор,занят.на перев.ВД(ст.пути)	вагоно-км при локомоти вной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (ст. пути)	тонно-км брутто	581,00	381,02	131,02	15,45	10,17	10,69	9,12	5,93	11,04	3,37	1,28	0,93	0,99
N/2002	2002. Текущий ремонт зданий, сооружений, оборудования пассажи	поездо-км	564 460,00	325 749,87	110 916,39	22 239,72	15 917,77	22 296,17	15 635,54	17 159,58	12 587,46	9 482,93	8 974,91	1 862,72	1 636,93
N/2004	2004. Обс. Зд,С,О,связ.с ПППС	поездо-км	1 228 463,00	708 946,00	241 392,98	48 401,44	34 642,66	48 524,29	34 028,43	37 345,28	27 394,72	20 638,18	19 532,56	4 053,93	3 562,54
N/2005	2005. ТО по программе ТО-1 пасс вагонов в пути следования	вагоно-км при локомоти вной тяге	306,00	18,36	0,00	0,00	15,30	113,22	0,00	131,58	24,48	0,00	0,00	3,06	0,00
N/2008	2008. КР Зд,С,О,И пасс.хоз.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	80 634,00	52 879,78	18 182,97	2 144,86	1 411,10	1 483,67	1 265,95	822,47	1 532,05	467,68	177,39	129,01	137,08

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2009	2009. Аморт. ОС пасс.хозяйства, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	1 547,00	1 014,52	348,85	41,15	27,07	28,46	24,29	15,78	29,39	8,97	3,40	2,48	2,63
N/2029	2029. Наружное освещение парков железнодорожных станций	вагоно-км тепловозной тяги	26 675,00	1 600,50	0,00	0,00	1 333,75	9 869,75	0,00	11 470,25	2 134,00	0,00	0,00	266,75	0,00
N/2031	2031. Прием и отправление поездов на пассажирских станциях	поездо-км	184 201,00	106 302,40	36 195,50	7 257,52	5 194,47	7 275,94	5 102,37	5 599,71	4 107,68	3 094,58	2 928,80	607,86	534,18
N/2033	2033. Прием и отправление поездов на остальных станциях	поездо-км	867 543,00	500 659,07	170 472,20	34 181,19	24 464,71	34 267,95	24 030,94	26 373,31	19 346,21	14 574,72	13 793,93	2 862,89	2 515,87
N/2035	2035. Маневровая работа на пассажирских станциях	вагоно-км при локомотивной тяге	243,00	14,58	0,00	0,00	12,15	89,91	0,00	104,49	19,44	0,00	0,00	2,43	0,00
N/2038	2038. Работа дежурно-диспетчерского персонала	тонно-км брутто	55 008,00	36 074,25	12 404,30	1 463,21	962,64	1 012,15	863,63	561,08	1 045,15	319,05	121,02	88,01	93,51
N/2040	2040. Обслуж.Зд,С,О,И хоз.перевозок	поездо-км	109 768,00	63 347,11	21 569,41	4 324,86	3 095,46	4 335,84	3 040,57	3 336,95	2 447,83	1 844,10	1 745,31	362,23	318,33
N/2041	2041. Обс., ТР Зд,С,О,И хоз.пер.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	74 922,00	49 133,85	16 894,91	1 992,93	1 311,14	1 378,56	1 176,28	764,20	1 423,52	434,55	164,83	119,88	127,37
N/2042	2042. КР Зд,С,О хоз. перевозок, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	3 891,00	2 551,72	877,42	103,50	68,09	71,59	61,09	39,69	73,93	22,57	8,56	6,23	6,61
N/2043	2043. Аморт. ОС хозяйства перевозок, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	11 318,00	7 422,34	2 552,21	301,06	198,07	208,25	177,69	115,44	215,04	65,64	24,90	18,11	19,24
N/2061	2061. Обс.и ТР Зд,С,О,И ваг.хоз.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	368,00	241,33	82,98	9,79	6,44	6,77	5,78	3,75	6,99	2,13	0,81	0,59	0,63
N/2062	2062. КР Зд,С,О вагонного хоз. , вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	133,00	87,22	29,99	3,54	2,33	2,45	2,09	1,36	2,53	0,77	0,29	0,21	0,23
N/2063	2063. Аморт. ОС вагонного хозяйства, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	191,00	125,26	43,07	5,08	3,34	3,51	3,00	1,95	3,63	1,11	0,42	0,31	0,32

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2103	2103. Охрана пути и искусственных сооружений	поездо-км	5 684,00	3 280,24	1 116,91	223,95	160,29	224,52	157,45	172,79	126,75	95,49	90,38	18,76	16,48
N/2104	2104. Содержание искусственных сооружений	тонно-км брутто	88 758,00	58 207,50	20 014,93	2 360,96	1 553,27	1 633,15	1 393,50	905,33	1 686,40	514,80	195,27	142,01	150,89
N/2105	2105. Содержание защитных лесонасаждений	вагоно-км	28 864,00	18 992,51	6 445,33	762,01	510,89	533,98	450,28	294,41	554,19	161,64	60,61	49,07	49,07
N/2106	2106. Работы по снего-, водо- и пескоборьбе	вагоно-км	171 950,00	113 143,10	38 396,44	4 539,48	3 043,52	3 181,08	2 682,42	1 753,89	3 301,44	962,92	361,10	292,32	292,32
N/2107	2107. Работы по планово-предупредительной выправке пути	тонно-км брутто	79 468,00	52 115,11	17 920,03	2 113,85	1 390,69	1 462,21	1 247,65	810,57	1 509,89	460,91	174,83	127,15	135,10
N/2108	2108. Диагн.пути и иск.coop.с исп.средств и станций	тонно-км брутто	139 138,00	91 246,70	31 375,62	3 701,07	2 434,92	2 560,14	2 184,47	1 419,21	2 643,62	807,00	306,10	222,62	236,53
N/2109	2109. Прочие работы по хозяйству пути	тонно-км брутто	50 657,00	33 220,86	11 423,15	1 347,48	886,50	932,09	795,31	516,70	962,48	293,81	111,45	81,05	86,12
N/2118	2118. Амортизация защитных лесонасаждений	поездо-км	190,00	109,65	37,34	7,49	5,36	7,51	5,26	5,78	4,24	3,19	3,02	0,63	0,55
N/2124	2124. Проектно-сметные раб.по КР в соотв.с титулом	тонно-км брутто	21 698,00	14 229,55	4 892,90	577,17	379,72	399,24	340,66	221,32	412,26	125,85	47,74	34,72	36,89
N/2125	2125. Охрана и содержание поездов	тонно-км брутто	99 027,00	64 941,91	22 330,59	2 634,12	1 732,97	1 822,10	1 554,72	1 010,08	1 881,51	574,36	217,86	158,44	168,35
N/2126	2126. Капитальный ремонт поездов	тонно-км брутто	3 043,00	1 995,60	686,20	80,94	53,25	55,99	47,78	31,04	57,82	17,65	6,69	4,87	5,17
N/2140	2140. Арендные и лизинговые платежи за путевую технику	тонно-км брутто	24 339,00	15 961,52	5 488,44	647,42	425,93	447,84	382,12	248,26	462,44	141,17	53,55	38,94	41,38
N/2141	2141. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.пути,вып.СПДХ	тонно-км брутто	30 152,00	19 773,68	6 799,28	802,04	527,66	554,80	473,39	307,55	572,89	174,88	66,33	48,24	51,26
N/2142	2142. КР Зд,С,О хоз. пути, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	4 053,00	2 657,96	913,95	107,81	70,93	74,58	63,63	41,34	77,01	23,51	8,92	6,48	6,89

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2143	2143. Аморт. ОС хозяйства пути, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	6 019,00	3 947,26	1 357,28	160,11	105,33	110,75	94,50	61,39	114,36	34,91	13,24	9,63	10,23
N/2215	2215. Водоотведение, очистка сточных вод для соб. нужд	тонно-км брутто	1 119,00	733,84	252,33	29,77	19,58	20,59	17,57	11,41	21,26	6,49	2,46	1,79	1,90
N/2216	2216. Транспортировка холодной воды для собственных нужд	тонно-км брутто	10 872,00	7 129,86	2 451,64	289,20	190,26	200,04	170,69	110,89	206,57	63,06	23,92	17,40	18,48
N/2217	2217. Транспортировка сточных вод для собственных нужд	тонно-км брутто	13 497,00	8 851,33	3 043,57	359,02	236,20	248,34	211,90	137,67	256,44	78,28	29,69	21,60	22,94
N/2218	2218. Усл. по передаче тепловой энергии для соб. нужд	тонно-км брутто	7 974,00	5 229,35	1 798,14	212,11	139,55	146,72	125,19	81,33	151,51	46,25	17,54	12,76	13,56
N/2219	2219. Горячее водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	18 319,00	12 013,60	4 130,93	487,29	320,58	337,07	287,61	186,85	348,06	106,25	40,30	29,31	31,14
N/2220	2220. Холодное водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	65 921,00	43 230,99	14 865,19	1 753,50	1 153,62	1 212,95	1 034,96	672,39	1 252,50	382,34	145,03	105,47	112,07
N/2221	2221. Пр-во и реал. тепловой энергии (на отопл.) для собс. нужд	тонно-км брутто	139 376,00	91 402,78	31 429,29	3 707,40	2 439,08	2 564,52	2 188,20	1 421,64	2 648,14	808,38	306,63	223,00	236,94
N/2222	2222. Аморт. объектов генерации тепл. эн. для собственных нужд	тонно-км брутто	60,00	39,35	13,53	1,60	1,05	1,10	0,94	0,61	1,14	0,35	0,13	0,10	0,10
N/2223	2223. КР объектов генерации тепл. энергии, водосн. и водоот.	тонно-км брутто	8 121,00	5 325,75	1 831,29	216,02	142,12	149,43	127,50	82,83	154,30	47,10	17,87	12,99	13,81
N/2225	2225. КР Зд,С,О,И хоз.гр.соор.,водосн. и водоот.,вып.др.хоз.	тонно-км брутто	2 384,00	1 563,43	537,59	63,41	41,72	43,87	37,43	24,32	45,30	13,83	5,24	3,81	4,05
N/2302	2302. Техническое обслуживание устройств автоблокировки	вагоно-км	78 053,00	51 358,87	17 429,23	2 060,60	1 381,54	1 443,98	1 217,63	796,14	1 498,62	437,10	163,91	132,69	132,69
N/2303	2303. Тех. облс. устр. диспетчерской централизации	вагоно-км	26 026,00	17 125,11	5 811,61	687,09	460,66	481,48	406,01	265,47	499,70	145,75	54,65	44,24	44,24
N/2304	2304. ТО электрической централизации стрелок и	вагоно-км	294 820,00	193 991,56	65 833,31	7 783,25	5 218,31	5 454,17	4 599,19	3 007,16	5 660,54	1 650,99	619,12	501,19	501,19

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2305	2305. ТО сист. автоконтроля подвиж. состава на ходу поезда	вагоно-км	32 668,00	21 495,54	7 294,76	862,44	578,22	604,36	509,62	333,21	627,23	182,94	68,60	55,54	55,54
N/2306	2306. Тех. облс. приборов ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	69 505,00	45 734,29	15 520,47	1 834,93	1 230,24	1 285,84	1 084,28	708,95	1 334,50	389,23	145,96	118,16	118,16
N/2307	2307. Тех. облс. устр. полуавтоматической блокировки	вагоно-км	4 430,00	2 914,94	989,22	116,95	78,41	81,96	69,11	45,19	85,06	24,81	9,30	7,53	7,53
N/2308	2308. Тех. облс. прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	38 582,00	25 386,96	8 615,36	1 018,56	682,90	713,77	601,88	393,54	740,77	216,06	81,02	65,59	65,59
N/2312	2312. Капитальный ремонт устройств автоблокировки	вагоно-км	12 706,00	8 360,55	2 837,25	335,44	224,90	235,06	198,21	129,60	243,96	71,15	26,68	21,60	21,60
N/2314	2314. КР уст.электрич.централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	23 377,00	15 382,07	5 220,08	617,15	413,77	432,47	364,68	238,45	448,84	130,91	49,09	39,74	39,74
N/2318	2318. КР прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	2 658,00	1 748,96	593,53	70,17	47,05	49,17	41,46	27,11	51,03	14,88	5,58	4,52	4,52
N/2319	2319. Амортг. средств жд автомат., уст. сигнал., централизации и блокировки	вагоно-км	125 323,00	82 462,53	27 984,63	3 308,53	2 218,22	2 318,48	1 955,04	1 278,29	2 406,20	701,81	263,18	213,05	213,05
N/2321	2321. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	14 009,00	9 187,10	3 159,03	372,64	245,16	257,77	219,94	142,89	266,17	81,25	30,82	22,41	23,82
N/2322	2322. КР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	778,00	510,21	175,44	20,69	13,62	14,32	12,21	7,94	14,78	4,51	1,71	1,24	1,32
N/2323	2323. Амортизация ОС хоз. автом. и телем. и, находящихся на балансе др. хоз.	тонно-км брутто	4 333,00	2 841,58	977,09	115,26	75,83	79,73	68,03	44,20	82,33	25,13	9,53	6,93	7,37
N/2402	2402. Техническое обслуживание и текущий ремонт радиостанций,	вагоно-км	34 184,00	22 493,07	7 633,29	902,46	605,06	632,40	533,27	348,68	656,33	191,43	71,79	58,11	58,11
N/2403	2403. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств, ап	вагоно-км	546,00	359,27	121,92	14,41	9,66	10,10	8,52	5,57	10,48	3,06	1,15	0,93	0,93
N/2404	2404. Техническое обслуживание и текущий ремонт	вагоно-км	251,00	165,16	56,05	6,63	4,44	4,64	3,92	2,56	4,82	1,41	0,53	0,43	0,43

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2405	2405.Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	26 566,00	17 480,43	5 932,19	701,34	470,22	491,47	414,43	270,97	510,07	148,77	55,79	45,16	45,16
N/2406	2406.Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	14 218,00	9 355,44	3 174,88	375,36	251,66	263,03	221,80	145,02	272,99	79,62	29,86	24,17	24,17
N/2407	2407.Техническое обслуживание и текущий ремонт систем операт	вагоно-км	72 817,00	47 913,59	16 260,04	1 922,37	1 288,86	1 347,11	1 135,95	742,73	1 398,09	407,78	152,92	123,79	123,79
N/2408	2408.Техническое обслуживание и текущий ремонт систем переда	вагоно-км	45 152,00	29 710,02	10 082,44	1 192,01	799,19	835,31	704,37	460,55	866,92	252,85	94,82	76,76	76,76
N/2409	2409.Техническое обслуживание и текущий ремонт воздушных, ка	вагоно-км	39 806,00	26 192,35	8 888,68	1 050,88	704,57	736,41	620,97	406,02	764,28	222,91	83,59	67,67	67,67
N/2410	2410.Затраты по оплате счетов за пользование соседними линиями связи	вагоно-км	17 093,00	11 247,19	3 816,87	451,26	302,55	316,22	266,65	174,35	328,19	95,72	35,90	29,06	29,06
N/2412	2412.Техническое обслуживание и текущий ремонт приборов желе	вагоно-км	8 977,00	5 906,87	2 004,56	236,99	158,89	166,07	140,04	91,57	172,36	50,27	18,85	15,26	15,26
N/2413	2413. ТО и ТР средств выч.техники,сетей передачи данных	вагоно-км	2 806,00	1 846,35	626,58	74,08	49,67	51,91	43,77	28,62	53,88	15,71	5,89	4,77	4,77
N/2414	2414.Техническое обслуживание и текущий ремонт прочих средст	вагоно-км	18 820,00	12 383,56	4 202,51	496,85	333,11	348,17	293,59	191,96	361,34	105,39	39,52	31,99	31,99
N/2418	2418. Капитальный ремонт прочих средств связи	вагоно-км	5 537,00	3 643,35	1 236,41	146,18	98,00	102,43	86,38	56,48	106,31	31,01	11,63	9,41	9,41
N/2419	2419. Амортизация систем оперативно технологической связи	вагоно-км	66 064,00	43 470,11	14 752,09	1 744,09	1 169,33	1 222,18	1 030,60	673,85	1 268,43	369,96	138,73	112,31	112,31
N/2420	2420. Амортизация средств железнодорожной радиосвязи	вагоно-км	37 620,00	24 753,96	8 400,55	993,17	665,87	695,97	586,87	383,72	722,30	210,67	79,00	63,95	63,95
N/2421	2421. Амортизация устройств по обслуживанию пассажиров	вагоно-км	6 257,00	4 117,11	1 397,19	165,18	110,75	115,75	97,61	63,82	120,13	35,04	13,14	10,64	10,64
N/2422	2422. Амортизация прочих средств связи	вагоно-км	11 902,00	7 831,52	2 657,72	314,21	210,67	220,19	185,67	121,40	228,52	66,65	24,99	20,23	20,23

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2431	2431. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.св.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	6,00	3,93	1,35	0,16	0,11	0,11	0,09	0,06	0,11	0,03	0,01	0,01	0,01
N/2511	2511. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.электриф.и электроснаб.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	29 076,00	19 068,04	6 556,64	773,42	508,83	535,00	456,49	296,58	552,44	168,64	63,97	46,52	49,43
N/2512	2512. КР Зд,С,О хоз. электрификации, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	5 728,00	3 756,42	1 291,66	152,36	100,24	105,40	89,93	58,43	108,83	33,22	12,60	9,16	9,74
N/2513	2513. Амортизация ОС хоз. электриф. и электрос., наход. на балансе др. хозяйств	тонно-км брутто	3 723,00	2 441,54	839,54	99,03	65,15	68,50	58,45	37,97	70,74	21,59	8,19	5,96	6,33
N/2519	2519. Тех. потери ээ. в сетях СР при порт.ээ для собственных нужд	тонно-км брутто	5 387,00	3 532,79	1 214,77	143,29	94,27	99,12	84,58	54,95	102,35	31,24	11,85	8,62	9,16
N/2520	2520. ТО и ТР ЛЭП (искл.расп.на опор.КС)	вагоно-км электрово зной тяги	118 417,00	79 647,27	26 951,71	3 031,48	2 238,08	1 563,10	1 444,69	923,65	1 847,31	236,83	224,99	142,10	165,78
N/2522	2522. ТО и ТР высоково.лин.автобл., расп.на отд.ст.опорах	тонно-км брутто	9 141,00	5 994,67	2 061,30	243,15	159,97	168,19	143,51	93,24	173,68	53,02	20,11	14,63	15,54
N/2524	2524. ТО и ТР конт.сети и ЛЭП,расп.на опорах КС	вагоно-км электрово зной тяги	693 942,00	466 745,39	157 941,20	17 764,92	13 115,50	9 160,03	8 466,09	5 412,75	10 825,50	1 387,88	1 318,49	832,73	971,52
N/2526	2526. ТО и ТР и испытания тяговых подстанций	вагоно-км электрово зной тяги	362 003,00	243 483,22	82 391,88	9 267,28	6 841,86	4 778,44	4 416,44	2 823,62	5 647,25	724,01	687,81	434,40	506,80
N/2528	2528. ТО и ТР,испыт.пунктов парал.соед.и постов секционир.	вагоно-км электрово зной тяги	26 031,00	17 508,45	5 924,66	666,39	491,99	343,61	317,58	203,04	406,08	52,06	49,46	31,24	36,44
N/2530	2530. Тех. облс. и тек.рем. устр. наружного освещения	вагоно-км	26 924,00	18 109,08	6 127,90	689,25	508,86	355,40	328,47	210,01	420,01	53,85	51,16	32,31	37,69
N/2532	2532. ТО и ТР трансформаторных подстанций	вагоно-км электрово зной тяги	26 571,00	17 871,65	6 047,56	680,22	502,19	350,74	324,17	207,25	414,51	53,14	50,48	31,89	37,20
N/2536	2536.Содержание, обслуживание, текущий ремонт, сбор и передача	вагоно-км электровз	81 032,00	54 502,12	18 442,88	2 074,42	1 531,50	1 069,62	988,59	632,05	1 264,10	162,06	153,96	97,24	113,44

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2537	2537. Работа, техобсл. специальн. самоходного подв. состава	тонно-км брутто	256,00	167,88	57,73	6,81	4,48	4,71	4,02	2,61	4,86	1,48	0,56	0,41	0,44
N/2539	2539. Аморт. специального самоходного подвижного состава	тонно-км брутто	26,00	17,05	5,86	0,69	0,46	0,48	0,41	0,27	0,49	0,15	0,06	0,04	0,04
N/2542	2542. Амортизация оборудования по содержанию контактной сети	вагоно-км электро- зной тяги	115,00	77,35	26,17	2,94	2,17	1,52	1,40	0,90	1,79	0,23	0,22	0,14	0,16
N/2544	2544. Кап.ремонт тяговых подстанций для собст. нужд	вагоно-км электро- зной тяги	35 854,00	24 115,40	8 160,37	917,86	677,64	473,27	437,42	279,66	559,32	71,71	68,12	43,02	50,20
N/2546	2546. КР пунктов парал. соединения и постов секционирования	вагоно-км электро- зной тяги	776,00	521,94	176,62	19,87	14,67	10,24	9,47	6,05	12,11	1,55	1,47	0,93	1,09
N/2548	2548. КР конт.сети и ЛЭП, расп. на опорах КС	вагоно-км электро- зной тяги	125 513,00	84 420,04	28 566,76	3 213,13	2 372,20	1 656,77	1 531,26	979,00	1 958,00	251,03	238,47	150,62	175,72
N/2552	2552. Кап.ремонт трансформаторных подстанций	вагоно-км электро- зной тяги	5 728,00	3 852,65	1 303,69	146,64	108,26	75,61	69,88	44,68	89,36	11,46	10,88	6,87	8,02
N/2554	2554. Капитальный ремонт ЛЭП (искл. расп. на опор.КС)	вагоно-км электро- зной тяги	4 729,00	3 180,73	1 076,32	121,06	89,38	62,42	57,69	36,89	73,77	9,46	8,99	5,67	6,62
N/2556	2556. КР высоково.лин.автоб.и дис.централ.,расп.на отд.ст.оп.	тонно-км брутто	4 451,00	2 918,97	1 003,70	118,40	77,89	81,90	69,88	45,40	84,57	25,82	9,79	7,12	7,57
N/2558	2558. Кап.ремонт системы коммерч. учёта э/э,для собст.нужд	вагоно-км электро- зной тяги	915,00	615,43	208,25	23,42	17,29	12,08	11,16	7,14	14,27	1,83	1,74	1,10	1,28
N/2566	2566. Амортизация тяговых подстанций для собственных нужд	вагоно-км электро- зной тяги	45 272,00	30 449,95	10 303,91	1 158,96	855,64	597,59	552,32	353,12	706,24	90,54	86,02	54,33	63,38
N/2568	2568. Амортизация пунктов параллельного соединения и постов секциониров.	вагоно-км электро- зной тяги	12 365,00	8 316,70	2 814,27	316,54	233,70	163,22	150,85	96,45	192,89	24,73	23,49	14,84	17,31

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2570	2570. Амортизация КС и ЛЭП, расположенных на опорах КС	вагоно-км электровагонной тяги	312 614,00	210 264,18	71 150,95	8 002,92	5 908,40	4 126,50	3 813,89	2 438,39	4 876,78	625,23	593,97	375,14	437,66
N/2572	2572. Амортизация трансформаторных подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровагонной тяги	14 195,00	9 547,56	3 230,78	363,39	268,29	187,37	173,18	110,72	221,44	28,39	26,97	17,03	19,87
N/2574	2574. Амортизация электростанций в части потребления э/э для собст. нужд	вагоно-км электровагонной тяги	2 730,00	1 836,20	621,35	69,89	51,60	36,04	33,31	21,29	42,59	5,46	5,19	3,28	3,82
N/2576	2576. Амортизация устройств наружного освещения	вагоно-км	21 917,00	14 741,37	4 988,31	561,08	414,23	289,30	267,39	170,95	341,91	43,83	41,64	26,30	30,68
N/2578	2578. Амортизация линий электропередач (искл. расп. на опорах КС)	вагоно-км электровагонной тяги	25 411,00	17 091,44	5 783,54	650,52	480,27	335,43	310,01	198,21	396,41	50,82	48,28	30,49	35,58
N/2580	2580. Амортизация высоковольтных лин. автоб. и дис. центр., расп. на отд. ст. оп.	тонно-км брутто	536,00	351,51	120,87	14,26	9,38	9,86	8,42	5,47	10,18	3,11	1,18	0,86	0,91
N/2581	2581. Амортизация системы коммерческого учета э/э для собственных нужд	вагоно-км электровагонной тяги	69 660,00	46 853,32	15 854,62	1 783,30	1 316,57	919,51	849,85	543,35	1 086,70	139,32	132,35	83,59	97,52
N/2585	2585. Текущее обслуживание и текущий ремонт средств вычислительной техники	вагоно-км	75 060,00	49 389,48	16 760,90	1 981,58	1 328,56	1 388,61	1 170,94	765,61	1 441,15	420,34	157,63	127,60	127,60
N/2587	2587. Амортизация ср-в выч. тех., сети и переданных инженер. оборуд. и АСУ	вагоно-км	87 538,00	57 600,00	19 547,24	2 311,00	1 549,42	1 619,45	1 365,59	892,89	1 680,73	490,21	183,83	148,81	148,81
N/2601	2601. Содержание, обслуживание восстановительных поездов	вагоно-км тепловагонной тяги	121 953,00	7 317,18	0,00	0,00	6 097,65	45 122,61	0,00	52 439,79	9 756,24	0,00	0,00	1 219,53	0,00
N/2621	2621. Обсл. и ТР связ. с перев. проц. Зд. С, О, И, пр.хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	131 866,00	86 477,72	29 735,78	3 507,64	2 307,66	2 426,33	2 070,30	1 345,03	2 505,45	764,82	290,11	210,99	224,17
N/2622	2622. КР связ. с перев. процессом Зд. С, О, И пр.хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	18 484,00	12 121,81	4 168,14	491,67	323,47	340,11	290,20	188,54	351,20	107,21	40,66	29,57	31,42

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/2623	2623. Амортизация связ. с перев. проц. Зд,С,О,И, пр. хоз., нах. на бал. др. хоз.	тонно-км брутто	9 309,00	6 104,84	2 099,18	247,62	162,91	171,29	146,15	94,95	176,87	53,99	20,48	14,89	15,83
N/3102	3102. Работа электровозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	35 158,00	23 056,62	7 928,13	935,20	615,27	646,91	551,98	358,61	668,00	203,92	77,35	56,25	59,77
N/3112	3112. Работа электровозов в маневровом движении на пассажирск	вагоно-км при локомоти вной тяге	27,00	1,62	0,00	0,00	1,35	9,99	0,00	11,61	2,16	0,00	0,00	0,27	0,00
N/3145	3145. Обесп.ээ на тягу д/раб.ЭВ (ар.,иных) в ППДС на инфр.СР	вагоно-км электро вной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3212	3212. Обесп.ээ на тягу д/раб. ЭП(ар.,иных) в ПППС на инфр.СР	вагоно-км электро вной тяги	5 060 769,00	3 403 873,23	1 151 831,02	129 555,69	95 648,53	66 802,15	61 741,38	39 474,00	78 948,00	10 121,54	9 615,46	6 072,92	7 085,08
N/3219	3219. Работа электропоездов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	3 215,00	2 108,40	724,98	85,52	56,26	59,16	50,48	32,79	61,09	18,65	7,07	5,14	5,47
N/3221	3221. Амортизация ЭП, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	1 851,00	1 213,89	417,40	49,24	32,39	34,06	29,06	18,88	35,17	10,74	4,07	2,96	3,15
N/3302	3302. Работа тепловозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	226 473,00	148 520,99	51 069,66	6 024,18	3 963,28	4 167,10	3 555,63	2 310,02	4 302,99	1 313,54	498,24	362,36	385,00
N/3307	3307. Экипировка тепловозов, раб.в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2 190,00	1 436,20	493,85	58,25	38,33	40,30	34,38	22,34	41,61	12,70	4,82	3,50	3,72
N/3312	3312. Работа тепловозов в маневровом движении на пассажирских	вагоно-км при локомоти вной тяге	681,00	40,86	0,00	0,00	34,05	251,97	0,00	292,83	54,48	0,00	0,00	6,81	0,00
N/3316	3316. Экипировка маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозн ой тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3317	3317. Амортизация маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозн ой тяги	66,00	3,96	0,00	0,00	3,30	24,42	0,00	28,38	5,28	0,00	0,00	0,66	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/3418	3418. Работа ДП и АМ в хоз. движ.	тонно-км брутто	10 975,00	7 197,41	2 474,86	291,94	192,06	201,94	172,31	111,95	208,53	63,66	24,15	17,56	18,66
N/3419	3419. Обсл. ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	286,00	187,56	64,49	7,61	5,01	5,26	4,49	2,92	5,43	1,66	0,63	0,46	0,49
N/3621	3621. Амортизация РА,	тонно-км	1 759,00	1 153,55	396,65	46,79	30,78	32,37	27,62	17,94	33,42	10,20	3,87	2,81	2,99
N/5002	5002. Эксп.,обсл.,автом.сис.опл.,контр.пр оезда,дост.на перр.	вагоно-км	197 085,00	129 681,93	44 009,08	5 203,04	3 488,40	3 646,07	3 074,53	2 010,27	3 784,03	1 103,68	413,88	335,04	335,04
N/5004	5004. Оказ.услуг на вокз,связ.сПППС (кр.ПП в скор.поездМВПС)	вагоно-км	75 915,00	49 952,07	16 951,82	2 004,16	1 343,70	1 404,43	1 184,27	774,33	1 457,57	425,12	159,42	129,06	129,06
N/5030	5030. Амортизация ОС производственного назначения, непоср. связ. с ПППС	вагоно-км	713 156,00	469 256,65	159 247,73	18 827,32	12 622,86	13 193,39	11 125,23	7 274,19	13 692,60	3 993,67	1 497,63	1 212,37	1 212,37
N/6112	6112. ТО электровозов,работающих в хоз.движении	тонно-км брутто	16,00	10,49	3,61	0,43	0,28	0,29	0,25	0,16	0,30	0,09	0,04	0,03	0,03
N/6113	6113. ТР электровозов, работающих в хоз.движении	тонно-км брутто	46,00	30,17	10,37	1,22	0,81	0,85	0,72	0,47	0,87	0,27	0,10	0,07	0,08
N/6312	6312. ТО тепловозов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	250,00	163,95	56,38	6,65	4,38	4,60	3,93	2,55	4,75	1,45	0,55	0,40	0,43
N/6313	6313. Текущие виды ремонта тепловозов, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	247,00	161,98	55,70	6,57	4,32	4,54	3,88	2,52	4,69	1,43	0,54	0,40	0,42
N/6315	6315. Внеплановый ремонт тепловозов, работающих в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6404	6404. ТО дизель-поездов и автомотрис, работающих в хоз.движ.	тонно-км брутто	358,00	234,78	80,73	9,52	6,27	6,59	5,62	3,65	6,80	2,08	0,79	0,57	0,61
N/6405	6405. Текущие виды ремонта ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	2 414,00	1 583,10	544,36	64,21	42,25	44,42	37,90	24,62	45,87	14,00	5,31	3,86	4,10
N/6632	6632. ТО вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	482,00	316,10	108,69	12,82	8,44	8,87	7,57	4,92	9,16	2,80	1,06	0,77	0,82

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
N/6633	6633. TP вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	4 530,00	2 970,77	1 021,52	120,50	79,28	83,35	71,12	46,21	86,07	26,27	9,97	7,25	7,70
N/6634	6634. Деп. рем.вагонов, курсирующих в хоз. движ.	тонно-км брутто	6 173,00	4 048,25	1 392,01	164,20	108,03	113,58	96,92	62,96	117,29	35,80	13,58	9,88	10,49
N/6644	6644. КР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	570,00	373,81	128,54	15,16	9,98	10,49	8,95	5,81	10,83	3,31	1,25	0,91	0,97
N/9030	9030. Арендные платежи за вагоны, курсирующие в хозяйственном движении	тонно-км брутто	983,00	644,65	221,67	26,15	17,20	18,09	15,43	10,03	18,68	5,70	2,16	1,57	1,67
N/9031	9031. Амортизация вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	96,00	62,96	21,65	2,55	1,68	1,77	1,51	0,98	1,82	0,56	0,21	0,15	0,16
N/9033	9033. Обслуж.вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2 076,00	1 361,44	468,14	55,22	36,33	38,20	32,59	21,18	39,44	12,04	4,57	3,32	3,53
N/9035	9035. Раб.по.метролог.обеспеч.,связ.с перевоз.вид.деят.	тонно-км брутто	4 216,00	2 764,85	950,71	112,15	73,78	77,57	66,19	43,00	80,10	24,45	9,28	6,75	7,17
N/9036	9036. Раб.учцентр.попрогр.повквал.(ДТШ)отн.кперевоз.вид.деят.	тонно-км брутто	17 999,00	11 803,74	4 058,77	478,77	314,98	331,18	282,58	183,59	341,98	104,39	39,60	28,80	30,60
N/9037	9037. Предостав услуг АТ,связ.с перевозочн.видами деят.	тонно-км брутто	23 360,00	15 319,49	5 267,68	621,38	408,80	429,82	366,75	238,27	443,84	135,49	51,39	37,38	39,71
N/9876	9876. Усл. по пред.прож., пров. кор.м. пр. хар., напр. св. с пер.ВД	вагоно-км	6 727,00	4 426,37	1 502,14	177,59	119,07	124,45	104,94	68,62	129,16	37,67	14,13	11,44	11,44
N/9880	9880. Затр.на охрану окруж.среды,связ.с перевозочн.вид.деят.	тонно-км брутто	378,00	247,89	85,24	10,05	6,62	6,96	5,93	3,86	7,18	2,19	0,83	0,60	0,64
N/9881	9880. Плата за выбросы загр. веществ, связанных с перевоз.вид. деятельности	тонно-км брутто	154,00	100,99	34,73	4,10	2,70	2,83	2,42	1,57	2,93	0,89	0,34	0,25	0,26

## Приложение Б

Распределение расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении на территории  
Забайкальской железной дороги по субъектам РФ

Номер статьи расходов	Статья	Измеритель	Общее количество расходов (тыс. руб.)	Забайкальский Край	Амурская область
1	2	3	4	5	6
итого			335 117,00	251 086,62	84 030,38
итого	доля расходов в %		100,00%	74,93%	25,07%
0/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (главные пути)	тонно-км брутто	4 420,00	3 580,20	839,80
0/2110	2110. КВР верхнего строения пути (гл. пути)	тонно-км брутто	709,00	574,29	134,71
0/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооруж. (гл. пути)	тонно-км брутто	60,00	48,60	11,40
0/2114	2114. КР путевых машин, мех. и обор., занят. на перев. ВД (гл. пути)	тонно-км брутто	126,00	102,06	23,94
0/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (главные пути)	тонно-км брутто	951,00	770,31	180,69
0/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (гл. пути)	тонно-км брутто	645,00	522,45	122,55
0/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на КР пути (гл. пути)	тонно-км брутто	3,00	2,43	0,57
0/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов (занятых на тек. экспл.)	тонно-км брутто	46,00	37,26	8,74

1	2	3	4	5	6
0/2122	2122. Обс.иТР пут.машин и мех,занят.на КВР пути (гл.пути)	тонно-км брутто	82,00	66,42	15,58
0/2123	2123. Обсл.и ТР пут.машин и механизмов (занятых на тек.эксп)	тонно-км брутто	119,00	96,39	22,61
0/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (главные пути)	тонно-км брутто	28,00	22,68	5,32
0/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (гл. пути)	тонно-км брутто	3,00	2,43	0,57
1/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (станцион пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	413,00	239,54	173,46
1/2110	2110. КВР верхнего строения пути (станц. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	27,00	15,66	11,34
1/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооружений	вагоно-км при локомотивной тяге	2,00	1,16	0,84
1/2114	2114. КР путевых машин,мех.и обор,занят.на перев.ВД(ст.пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	11,00	6,38	4,62
1/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (ст. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	109,00	63,22	45,78
1/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (ст. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	73,00	42,34	30,66
1/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на КВР пути	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00
1/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на тек.экспл.	вагоно-км при локомотивной тяге	6,00	3,48	2,52
1/2122	2122. Ослуживание и ТР путевых машин, занятых на КВП пути	вагоно-км при локомотивной тяге	16,00	9,28	6,72
1/2123	2123. Ослуживание и ТР путевых машин, занятых на тек. экспл.	вагоно-км при локомотивной тяге	18,00	10,44	7,56
1/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (станционные пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	1,00	0,58	0,42

1	2	3	4	5	6
1/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (ст. пути)	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/2002	2002. Текущий ремонт зданий, сооружений, оборудования пассажи	поездо-км	57 565,00	40 295,50	17 269,50
N/2004	2004. Обс.Зд,С,О,связ.с ПППС	поездо-км	57 561,00	40 292,70	17 268,30
N/2005	2005. ТО по программе ТО-1 пасс вагонов в пути следования	вагоно-км при локомотивной тяге	4 176,00	2 422,08	1 753,92
N/2007	2007. Обс. И ТР Зд., С, О, И пасс. хоз., связ. ч ПППС	тонно-км брутто	83 363,00	67 524,03	15 838,97
N/2008	2008. КР Зд, С,О,И пасс. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	1 961,00	1 588,41	372,59
N/2009	2009. Аморт. ОС пасс.хозяйства, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	526,00	426,06	99,94
N/2029	2029. Наружное освещение парков железнодорожных станций	вагоно-км тепловозной тяги	74,00	48,84	25,16
N/2031	2031. Прием и отправление поездов на пассажирских станциях	поездо-км	5 425,00	3 797,50	1 627,50
N/2033	2033. Прием и отправление поездов на остальных станциях	поездо-км	47 209,00	33 046,30	14 162,70
N/2035	2035. Маневровая работа на пассажирских станциях	вагоно-км при локомотивной тяге	482,00	279,56	202,44
N/2037	2037. Маневровая работа на остальных станциях	вагоно-км при локомотивной тяге	174,00	100,92	73,08
N/2038	2038. Работа дежурно-диспетчерского персонала	тонно-км брутто	210,00	170,10	39,90
N/2040	2040. Обслуж.Зд,С,О,И хоз.перевозок	поездо-км	961,00	672,70	288,30
N/2041	2041. Обс.,ТР Зд,С,О,И хоз.пер.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	327,00	264,87	62,13
N/2042	2042. КР Зд,С,О хоз. перевозок, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	27,00	21,87	5,13
N/2043	2043. Аморт. ОС хозяйства перевозок, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	27,00	21,87	5,13

1	2	3	4	5	6
N/2061	2061. Обс.и ТР Зд,С,О,И ваг.хоз.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	16,00	12,96	3,04
N/2062	2062. КР Зд,С,О вагонного хоз. , вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	5,00	4,05	0,95
N/2063	2063. Аморт. ОС вагонного хозяйства, находящихса на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	3,00	2,43	0,57
N/2103	2103. Охрана пути и искусственных сооружений	поездо-км	1 829,00	1 280,30	548,70
N/2104	2104. Содержание искусственных сооружений	тонно-км брутто	363,00	294,03	68,97
N/2105	2105. Содержание защитных лесонасаждений	вагоно-км	127,00	101,60	25,40
N/2106	2106. Работы по снего-, водо- и пескоборьбе	вагоно-км	47,00	37,60	9,40
N/2107	2107. Работы по планово-предупредительной выправке пути	тонно-км брутто	7,00	5,67	1,33
N/2108	2108. Диагн.пути и иск.соор.с исп.средств и станций	тонно-км брутто	742,00	601,02	140,98
N/2109	2109. Прочие работы по хозяйству пути	тонно-км брутто	112,00	90,72	21,28
N/2118	2118. Амортизация защитных лесонасаждений	поездо-км	5,00	3,50	1,50
N/2124	2124. Проектно-сметные раб.по КР в соотв.с титулом	тонно-км брутто	25,00	20,25	4,75
N/2125	2125. Охрана и содержание переездов	тонно-км брутто	93,00	75,33	17,67
N/2126	2126. Капитальный ремонт переездов	тонно-км брутто	10,00	8,10	1,90
N/2140	2140. Арендные и лизинговые платежи за путевую технику	тонно-км брутто	336,00	272,16	63,84
N/2141	2141. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.пути,вып.СПДХ	тонно-км брутто	100,00	81,00	19,00
N/2142	2142. КР Зд,С,О хоз. пути, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	32,00	25,92	6,08
N/2143	2143. Аморт. ОС хозяйства пути, находящихса на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	9,00	7,29	1,71

1	2	3	4	5	6
N/2215	2215. Водоотведение, очистка сточных вод для соб. нужд	тонно-км брутто	31,00	25,11	5,89
N/2216	2216. Транспортировка холодной воды для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/2217	2217. Транспортировка сточных вод для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/2218	2218. Усл. по передаче тепловой энергии для соб. нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/2219	2219. Горячее водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/2220	2220. Холодное водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	240,00	194,40	45,60
N/2221	2221. Пр-во и реал.тепловой энергии (на отопл.)для собс.нужд	тонно-км брутто	1 513,00	1 225,53	287,47
N/2222	2222. Аморт. объектов генерации тепл. эн. для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/2223	2223. КР объектов генерации тепл. энергии, водосн. и водоот.	тонно-км брутто	154,00	124,74	29,26
N/2225	2225. КР Зд,С,О,И хоз.гр.соор.,водосн. и водоот.,вып.др.хоз.	тонно-км брутто	50,00	40,50	9,50
N/2226	2226. Амортизация ОС зоз. гр. соор., водос. и водоот., нах. на бал.др. хоз.	тонно-км брутто	3,00	2,43	0,57
N/2302	2302. Техническое обслуживание устройств автоблокировки	вагоно-км	375,00	300,00	75,00
N/2303	2303. Тех. облс. устр. диспетчерской централизации	вагоно-км	18,00	14,40	3,60
N/2304	2304. ТО электрической централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	668,00	534,40	133,60
N/2305	2305. ТО сист. автоконтроля подвиж. состава на ходу поезда	вагоно-км	228,00	182,40	45,60
N/2306	2306. Тех. облс. приборов ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	373,00	298,40	74,60
N/2307	2307. Тех. облс. устр. полуавтоматической блокировки	вагоно-км	15,00	12,00	3,00

1	2	3	4	5	6
N/2308	2308. Тех. обл. прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	104,00	83,20	20,80
N/2312	2312. Капитальный ремонт устройств автоблокировки	вагоно-км	38,00	30,40	7,60
N/2314	2314. КР уст.электрич.централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	96,00	76,80	19,20
N/2318	2318. КР прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	0,00	0,00	0,00
N/2319	2319. Аморт. средств жд автомат., уст. сигнал., централизации и блокировки	вагоно-км	578,00	462,40	115,60
N/2321	2321. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	16,00	12,96	3,04
N/2322	2322. КР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	7,00	5,67	1,33
N/2323	2323. Амортизация ОС хоз. автом. и телем. и, находящихся на балансе др. хоз.	тонно-км брутто	14,00	11,34	2,66
N/2401	2401.Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств	вагоно-км	3 171,00	2 536,80	634,20
N/2402	2402.Техническое обслуживание и текущий ремонт радиостанций,	вагоно-км	84,00	67,20	16,80
N/2403	2403.Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств, ап	вагоно-км	27,00	21,60	5,40
N/2404	2404.Техническое обслуживание и текущий ремонт телевизионных	вагоно-км	2,00	1,60	0,40
N/2405	2405.Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	98,00	78,40	19,60
N/2406	2406.Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	111,00	88,80	22,20

1	2	3	4	5	6
N/2407	2407.Техническое обслуживание и текущий ремонт систем операт	вагоно-км	126,00	100,80	25,20
N/2408	2408.Техническое обслуживание и текущий ремонт систем переда	вагоно-км	77,00	61,60	15,40
N/2409	2409.Техническое обслуживание и текущий ремонт воздушных, ка	вагоно-км	112,00	89,60	22,40
N/2410	2410.Затраты по оплате счетов за пользование соседними линиями связи	вагоно-км	73,00	58,40	14,60
N/2412	2412.Техническое обслуживание и текущий ремонт приборов желе	вагоно-км	9,00	7,20	1,80
N/2413	2413. ТО и ТР средств выч.техники,сетей передачи данных	вагоно-км	2,00	1,60	0,40
N/2414	2414.Техническое обслуживание и текущий ремонт прочих средств	вагоно-км	13,00	10,40	2,60
N/2418	2418. Капитальный ремонт прочих средств связи	вагоно-км	109,00	87,20	21,80
N/2419	2419. Амортизация систем оперативно технологической связи	вагоно-км	76,00	60,80	15,20
N/2420	2420. Амортизация средств железнодорожной радиосвязи	вагоно-км	20,00	16,00	4,00
N/2421	2421. Амортизация устройств по обслуживанию пассажиров	вагоно-км	0,00	0,00	0,00
N/2422	2422. Амортизация прочих средств связи	вагоно-км	151,00	120,80	30,20
N/2431	2431. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.св.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	2,00	1,62	0,38
N/2433	2433. Амортизация ОС хоз. связи, наход. на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	2,00	1,62	0,38
N/2511	2511. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.электриф.	тонно-км брутто	10,00	8,10	1,90

1	2	3	4	5	6
N/2512	2512. КР Зд,С,О хоз. электрификации, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/2513	2513. Амортизация ОС хоз. электриф. и электрос., наход. на балансе др. хозяйств	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/2515	2515. Диганоситка контактной сети	вагоно-км электровозной тяги	85,00	68,85	16,15
N/2519	2519. Тех. потери ээ. в сетях СР при порт.ээ для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/2520	2520. ТО и ТР ЛЭП (искл.расп.на опор.КС)	вагоно-км электровозной тяги	364,00	294,84	69,16
N/2522	2522. ТО и ТР высоковольт. автобл., расп.на отд.ст.опорах	тонно-км брутто	37,00	29,97	7,03
N/2524	2524. ТО и ТР конт.сети и ЛЭП,расп.на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	1 947,00	1 577,07	369,93
N/2526	2526. ТО и ТР и испытания тяговых подстанций	вагоно-км электровозной тяги	1 303,00	1 055,43	247,57
N/2528	2528. ТО и ТР,испыт.пунктов парал.соед.и постов секционир.	вагоно-км электровозной тяги	717,00	580,77	136,23
N/2530	2530. Тех. обл. и тек.рем. устр. наружного освещения	вагоно-км электровозной тяги	63,00	51,03	11,97
N/2532	2532. ТО и ТР трансформаторных подстанций	вагоно-км электровозной тяги	117,00	94,77	22,23
N/2534	2534. Тех. Обслуживание и текущий ремонт электростанций	вагоно-км электровозной тяги	46,00	37,26	8,74
N/2536	2536.Содержание, обслуживание, текущий ремонт, сбор и передача	вагоно-км электровозной тяги	329,00	266,49	62,51
N/2537	2537. Работа, техобсл. специальн. самоходного подв. состава	тонно-км брутто	87,00	70,47	16,53
N/2538	2538. КВР специального самоходного подвижного состава	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/2539	2539. Аморт. специального самоходного подвижного состава	тонно-км брутто	9,00	7,29	1,71
N/2542	2542. Амортизация оборудования по содержанию контактной сети	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6
N/2544	2544. Кап.ремонт тяговых подстанций для собст. нужд	вагоно-км электровозной тяги	27,00	21,87	5,13
N/2546	2546. КР пунктов парал. соединения и постов секционирования	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00
N/2548	2548. КР конт.сети и ЛЭП, расп. на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	291,00	235,71	55,29
N/2549	2549. Аморт. Механизмов, зан. На КР КС и ЛЭП	вагоно-км электровозной тяги	2,00	1,62	0,38
N/2552	2552. Кап.ремонт трансформаторных подстанций	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00
N/2554	2554. Капитальный ремонт ЛЭП (искл. расп. на опор.КС)	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00
N/2556	2556. КР высоковольтных лин. автоб.и дис.центральных, расп.на отд.ст.оп.	тонно-км брутто	5,00	4,05	0,95
N/2558	2558. Кап.ремонт системы коммерч. учёта э/э,для собст.нужд	вагоно-км электровозной тяги	6,00	4,86	1,14
N/2566	2566. Амортизация тяговых подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	620,00	502,20	117,80
N/2568	2568. Амортизация пунктов параллельного соединения и постов секциониров.	вагоно-км электровозной тяги	57,00	46,17	10,83
N/2570	2570. Амортизация КС и ЛЭП, расположенных на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	1 714,00	1 388,34	325,66
N/2572	2572. Амортизация трансформаторных подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	31,00	25,11	5,89
N/2574	2574. Амортизация электростанций в части потребления э/э для собст. нужд	вагоно-км электровозной тяги	5,00	4,05	0,95
N/2576	2576. Амортизация устройств наружного освещения	вагоно-км электровозной тяги	63,00	51,03	11,97
N/2578	2578. Амортизация линий электропередач (искл. расп. на опорах КС)	вагоно-км электровозной тяги	284,00	230,04	53,96
N/2580	2580. Амортизация высоковольтных лин. автоб. и дис. центральных, расп. на отд. ст. оп.	тонно-км брутто	66,00	53,46	12,54

1	2	3	4	5	6
N/2581	2581. Амортизация системы коммерческого учета э/э для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	427,00	345,87	81,13
N/2584	2584. Амортизация ОС хоз. корп. инф, наход. на балансе других хоз.	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/2585	2585. Текущее обслуживание и текущий ремонт средств вычислите	вагоно-км	236,00	188,80	47,20
N/2587	2587. Амортизация ср-в выч. тех., сети и переданных инженер. оборуд. и АСУ	вагоно-км	34,00	27,20	6,80
N/2601	2601. Содержание, обслуживание восстановительных поездов	вагоно-км тепловозной тяги	409,00	269,94	139,06
N/2602	2602. Амортизация восстановительных поездов	тонно-км брутто	22,00	17,82	4,18
N/2613	2613. Аморт. ОС хоз. "Промыш. Предпр.", наход. на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/2621	2621. Обсл. и ТР связ. с перев. проц. Зд, С, О, И, пр. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	178,00	144,18	33,82
N/2622	2622. КР связ. с перев. процессом Зд, С, О, И пр. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	15,00	12,15	2,85
N/2623	2623. Амортизация связ. с перев. проц. Зд, С, О, И, пр. хоз., нах. на бал. др. хоз.	тонно-км брутто	2,00	1,62	0,38
N/3102	3102. Работа электровозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	658,00	532,98	125,02
N/3112	3112. Работа электровозов в маневровом движении на пассажирск	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00
N/3119	3119. Амортизация ЭВ, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	18,00	14,58	3,42
N/3145	3145. Обесп. ээ на тягу д/раб. ЭВ (ар., иных) в ППДС	вагоно-км электровозной тяги	11 626,00	9 417,06	2 208,94

1	2	3	4	5	6
N/3212	3212. Обесп.ээ на тягу д/раб. ЭП(ар.,иных) в ПППС на инфр.СР	вагоно-км электровозной тяги	16 038,00	12 990,78	3 047,22
N/3219	3219. Работа электропоездов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/3221	3221. Амортизация ЭП, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2,00	1,62	0,38
N/3302	3302. Работа тепловозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	1 112,00	900,72	211,28
N/3307	3307. Экипировка тепловозов, раб.в хозяйственном движении	тонно-км брутто	34,00	27,54	6,46
N/3308	3308. Амортизация тепловозов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	14,00	11,34	2,66
N/3312	3312.Работа тепловозов в маневровом движении на пассажирских	вагоно-км при локомотивной тяге	8,00	4,64	3,36
N/3316	3316. Экипировка маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00
N/3317	3317. Амортизация маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00
N/3418	3418. Работа ДП и АМ в хоз. движ.	тонно-км брутто	1,00	0,81	0,19
N/3419	3419. Обсл. ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/3621	3621. Амортизация РА, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/5002	5002. Эксп.,обсл.,автом.сис.опл.,контр.проезда,дост.на перр.	вагоно-км	0,00	0,00	0,00
N/5004	5004. Оказ.услуг на вокз,связ.сПППС (кр.ПП в скор.поездМВПС)	вагоно-км	0,00	0,00	0,00
N/5030	5030. Амортизация ОС производственного назначения, непоср. связ. с ПППС	вагоно-км	14 091,00	11 272,80	2 818,20

1	2	3	4	5	6
N/6112	6112. ТО электровозов, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6113	6113. ТР электровозов, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6114	6114. КР электровозов, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6128	6128. Сервисное обслуживание электровозов, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	22,00	17,82	4,18
N/6129	6129. Доп. Работы по серв. Обслуживанию ЭВ, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	6,00	4,86	1,14
N/6309	6309. Техническое обслуживание маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	68,00	44,88	23,12
N/6310	6310. Текущие виды ремонта маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	34,00	22,44	11,56
N/6311	6311. КВР маневровых тепловозов (КР выполнен на заводах)	вагоно-км тепловозной тяги	22,00	14,52	7,48
N/6312	6312. ТО тепловозов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6313	6313. Текущие виды ремонта тепловозов, раб. в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6315	6315. Внеплановый ремонт тепловозов, работающих в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6318	6318. Сервисное обслуживание маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	114,00	75,24	38,76
N/6319	6319. Доп. услуги по сервисному обслуживанию маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	7,00	4,62	2,38
N/6328	6328. Сервисное обслуживание ТП, работающих в хозяйственном движении	поездо-км тепловозной тяги	32,00	21,12	10,88
N/6329	6329. Доп. Услуги по сервисному обслуживанию ТП, работ. в хоз. движении	поездо-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00
N/6345	6345. Внеплановый ремонт маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	9,00	5,94	3,06

1	2	3	4	5	6
N/6404	6404. ТО дизель-поездов и автомотрис, работающих в хоз.движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6405	6405. Текущие виды ремонта ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00
N/6632	6632. ТО вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	39,00	31,59	7,41
N/6633	6633. ТР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	7,00	5,67	1,33
N/6634	6634. Деп. рем.вагонов, курсирующих в хоз. движ.	тонно-км брутто	187,00	151,47	35,53
N/6644	6644. КР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	61,00	49,41	11,59
N/9030	9030. Арендные платежи за вагоны, курсирующие в хозяйственном движении	тонно-км брутто	4,00	3,24	0,76
N/9031	9031. Амортизация вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	37,00	29,97	7,03
N/9033	9033. Обслуж.вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	207,00	167,67	39,33
	9034. Экипировка вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	4,00	3,24	0,76
N/9035	9035. Раб.по.метролог.обеспеч.,связ.с перевоз.вид.деят.	тонно-км брутто	30,00	24,30	5,70
N/9036	9036. Раб.учцентр.попрогр.повквал.(ДТШ)отн.кперевоз.виддеят.	тонно-км брутто	26,00	21,06	4,94
N/9037	9037. Предостав услуг АТ,связ.с перевозочн.видами деят.	тонно-км брутто	382,00	309,42	72,58
N/9876	9876. Усл. по пред.прож., пров. кор.м. пр. хар., напр. св. с пер. ВД	вагоно-км	18,00	14,40	3,60
N/9880	9880. Затр.на охрану окруж.среды,связ.с перевозоч.вид.деят.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6
№9881	9881. Плата за выбросы загр. веществ, связанных с перевоз.вид. деятельности	тонно-км брутто	2,00	1,62	0,38

### Приложение В

Распределение расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении на территории Красноярской железной дороги по субъектам РФ

Номер статьи расходов	Статья	Измеритель	Общее количество расходов (тыс. руб.)	Иркутская область	Кемеровская область	Красноярский Край	Республика Хакасия
1	2	3	4	5	6	7	8
итого			463 121,00	6 873,42	9 230,91	403 463,17	43 553,50
итого	доля расходов в %			1,48%	1,99%	87,12%	9,40%
0/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (главные пути)	тонно-км брутто	14 172,00	141,72	283,44	12 471,36	1 275,48
0/2110	2110. КВР верхнего строения пути (гл. пути)	тонно-км брутто	3 313,00	33,13	66,26	2 915,44	298,17
0/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооруж. (гл. пути)	тонно-км брутто	457,00	4,57	9,14	402,16	41,13
0/2114	2114. КР путевых машин, мех. и обор., занят. на перев. ВД (гл. пути)	тонно-км брутто	441,00	4,41	8,82	388,08	39,69
0/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (главные пути)	тонно-км брутто	2 277,00	22,77	45,54	2 003,76	204,93
0/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (гл. пути)	тонно-км брутто	1 784,00	17,84	35,68	1 569,92	160,56
0/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на КР пути (гл. пути)	тонно-км брутто	70,00	0,70	1,40	61,60	6,30
0/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов	тонно-км брутто	294,00	2,94	5,88	258,72	26,46

1	2	3	4	5	6	7	8
0/2122	2122. Обс.иТР пут.машин и мех,занят.на КВР пути (гл.пути)	тонно-км брутто	155,00	1,55	3,10	136,40	13,95
0/2123	2123. Обсл.и ТР пут.машин и механизмов (занятых на тек.эксп)	тонно-км брутто	549,00	5,49	10,98	483,12	49,41
0/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (главные пути)	тонно-км брутто	227,00	2,27	4,54	199,76	20,43
0/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (гл. пути)	тонно-км брутто	22,00	0,22	0,44	19,36	1,98
1/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (станцион пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	2,00	0,30	0,00	1,28	0,42
1/2110	2110. КВР верхнего строения пути (станц. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооружений	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2114	2114. КР путевых машин,мех.и обор,занят.на перев.ВД(ст.пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (ст. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (ст. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на КВР пути	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на тек.экспл.	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2122	2122. Обслуживание и ТР путевых машин, занятых на КВП пути	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2123	2123. Обслуживание и ТР путевых машин, занятых на тек.экспл.	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (станционные пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (ст. пути)	тонно-км брутто	5,00	0,05	0,10	4,40	0,45

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2002	2002. Текущий ремонт зданий, сооружений, оборудования пассажи	поездо-км	6 106,00	120,29	117,85	5 225,51	642,35
N/2004	2004. Обс.Зд,С,О,связ.с ПППС	поездо-км	146 761,00	2 891,19	2 832,49	125 598,06	15 439,26
N/2005	2005. ТО по программе ТО-1 пасс вагонов в пути следования	вагоно-км при локомотивной тяге	553,00	82,95	0,00	353,92	116,13
N/2007	2007. Обс. И ТР Зд., С, О, И пасс. хоз., связ. ч ПППС	тонно-км брутто	77 389,00	773,89	1 547,78	68 102,32	6 965,01
N/2008	2008. КР Зд, С,О,И пасс. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	2 425,00	24,25	48,50	2 134,00	218,25
N/2009	2009. Аморт. ОС пасс.хозяйства, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	2 306,00	23,06	46,12	2 029,28	207,54
N/2029	2029. Наружное освещение парков железнодорожных станций	вагоно-км тепловозной тяги	82,00	12,30	0,00	52,48	17,22
N/2031	2031. Прием и отправление поездов на пассажирских станциях	поездо-км	8 114,00	159,85	156,60	6 943,96	853,59
N/2033	2033. Прием и отправление поездов на остальных станциях	поездо-км	60 200,00	1 185,94	1 161,86	51 519,16	6 333,04
N/2035	2035. Маневровая работа на пассажирских станциях	вагоно-км при локомотивной тяге	281,00	42,15	0,00	179,84	59,01
N/2037	2037. Маневровая работа на остальных станциях	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2038	2038. Работа дежурно-диспетчерского персонала	тонно-км брутто	420,00	4,20	8,40	369,60	37,80
N/2040	2040. Обслуж.Зд,С,О,И хоз.перевозок	поездо-км	1 892,00	37,27	36,52	1 619,17	199,04
N/2041	2041. Обс.,ТР Зд,С,О,И хоз.пер.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	638,00	6,38	12,76	561,44	57,42
N/2042	2042. КР Зд,С,О хоз. перевозок, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	57,00	0,57	1,14	50,16	5,13
N/2043	2043. Аморт. ОС хозяйства перевозок, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	76,00	0,76	1,52	66,88	6,84
N/2061	2061. Обс.и ТР Зд,С,О,И ваг.хоз.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	22,00	0,22	0,44	19,36	1,98
N/2062	2062. КР Зд,С,О вагонного хоз. , вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2063	2063. Аморт. ОС вагонного хозяйства	тонно-км брутто	3,00	0,03	0,06	2,64	0,27

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2103	2103. Охрана пути и искусственных сооружений	поездо-км	10 474,00	206,34	202,15	8 963,65	1 101,86
N/2104	2104. Содержание искусственных сооружений	тонно-км брутто	1 214,00	12,14	24,28	1 068,32	109,26
N/2105	2105. Содержание защитных лесонасаждений	вагоно-км	237,00	3,29	5,74	211,17	16,80
N/2106	2106. Работы по снего-, водо- и пескоборьбе	вагоно-км	232,00	3,22	5,61	206,71	16,45
N/2107	2107. Работы по планово-предупредительной выправке пути	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2108	2108. Диагн.пути и иск.соор.с исп.средств и станций	тонно-км брутто	2 460,00	24,60	49,20	2 164,80	221,40
N/2109	2109. Прочие работы по хозяйству пути	тонно-км брутто	416,00	4,16	8,32	366,08	37,44
N/2118	2118. Амортизация защитных лесонасаждений	поездо-км	2,00	0,04	0,04	1,71	0,21
N/2124	2124. Проектно-сметные раб.по КР в соотв.с титулом	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2125	2125. Охрана и содержание переездов	тонно-км брутто	506,00	5,06	10,12	445,28	45,54
N/2126	2126. Капитальный ремонт переездов	тонно-км брутто	51,00	0,51	1,02	44,88	4,59
N/2140	2140. Арендные и лизинговые платежи за путевую технику	тонно-км брутто	1 321,00	13,21	26,42	1 162,48	118,89
N/2141	2141. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.пути,вып.СПДХ	тонно-км брутто	119,00	1,19	2,38	104,72	10,71
N/2142	2142. КР Зд,С,О хоз. пути, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	39,00	0,39	0,78	34,32	3,51
N/2143	2143. Аморт. ОС хозяйства пути, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	15,00	0,15	0,30	13,20	1,35
N/2215	2215. Водоотведение, очистка сточных вод для соб. нужд	тонно-км брутто	156,00	1,56	3,12	137,28	14,04
N/2216	2216. Транспортировка холодной воды для собственных нужд	тонно-км брутто	13,00	0,13	0,26	11,44	1,17
N/2217	2217. Транспортировка сточных вод для собственных нужд	тонно-км брутто	44,00	0,44	0,88	38,72	3,96
N/2218	2218. Усл. по передаче тепловой энергии для соб. нужд	тонно-км брутто	35,00	0,35	0,70	30,80	3,15
N/2219	2219. Горячее водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	239,00	2,39	4,78	210,32	21,51
N/2220	2220. Холодное водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	999,00	9,99	19,98	879,12	89,91

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2221	2221. Пр-во и реал.тепловой энергии (на отопл.)для собс.нужд	тонно-км брутто	1 559,00	15,59	31,18	1 371,92	140,31
N/2222	2222. Амортг. объектов генерации тепл. эн. для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2223	2223. КР объектов генерации тепл. энергии, водосн. и водоот.	тонно-км брутто	244,00	2,44	4,88	214,72	21,96
N/2224	2224. Обс, ТР Зд,С,О,И, хоз. гр. соор. водос. и водоот., вып. СПДХ	тонно-км брутто	9,00	0,09	0,18	7,92	0,81
N/2225	2225. КР Зд,С,О,И хоз.гр.соор.,водосн. и водоот.,вып.др.хоз.	тонно-км брутто	74,00	0,74	1,48	65,12	6,66
N/2226	2226. Амортизация ОС зоз. гр. соор., водос. и водоот., нах. на бал.др. хоз.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2302	2302. Техническое обслуживание устройств автоблокировки	вагоно-км	863,00	12,00	20,88	768,93	61,19
N/2303	2303. Тех. облс. устр. диспетчерской централизации	вагоно-км	269,00	3,74	6,51	239,68	19,07
N/2304	2304. ТО электрической централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	2 325,00	32,32	56,27	2 071,58	164,84
N/2305	2305. ТО сист. автоконтроля подвиж. состава на ходу поезда	вагоно-км	832,00	11,56	20,13	741,31	58,99
N/2306	2306. Тех. облс. приборов ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	731,00	10,16	17,69	651,32	51,83
N/2307	2307. Тех. облс. устр. полуавтоматической блокировки	вагоно-км	247,00	3,43	5,98	220,08	17,51
N/2308	2308. Тех. облс. прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	349,00	4,85	8,45	310,96	24,74
N/2312	2312. Капитальный ремонт устройств автоблокировки	вагоно-км	46,00	0,64	1,11	40,99	3,26
N/2314	2314. КР уст.электрич.централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	245,00	3,41	5,93	218,30	17,37
N/2318	2318. КР прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	175,00	2,43	4,24	155,93	12,41
N/2319	2319. Амортг. средств жд автомат., уст. сигнал., централизации и блокировки	вагоно-км	2 536,00	35,25	61,37	2 259,58	179,80
N/2321	2321. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	190,00	1,90	3,80	167,20	17,10
N/2322	2322. КР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2323	2323. Амортизация ОС хоз. автом. и телем. и, находящихся на балансе др. хоз.	тонно-км брутто	7,00	0,07	0,14	6,16	0,63
N/2401	2401. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств	вагоно-км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2402	2402. Техническое обслуживание и текущий ремонт радиостанций,	вагоно-км	319,00	4,43	7,72	284,23	22,62
N/2403	2403. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств, ап	вагоно-км	5,00	0,07	0,12	4,46	0,35
N/2404	2404. Техническое обслуживание и текущий ремонт телевизионных	вагоно-км	3,00	0,04	0,07	2,67	0,21
N/2405	2405. Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	160,00	2,22	3,87	142,56	11,34
N/2406	2406. Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	144,00	2,00	3,48	128,30	10,21
N/2407	2407. Техническое обслуживание и текущий ремонт систем операт	вагоно-км	447,00	6,21	10,82	398,28	31,69
N/2408	2408. Техническое обслуживание и текущий ремонт систем переда	вагоно-км	465,00	6,46	11,25	414,32	32,97
N/2409	2409. Техническое обслуживание и текущий ремонт воздушных, ка	вагоно-км	636,00	8,84	15,39	566,68	45,09
N/2410	2410. Затраты по оплате счетов за пользование соседними линиями связи	вагоно-км	169,00	2,35	4,09	150,58	11,98
N/2411	2411. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств спу	вагоно-км	4,00	0,06	0,10	3,56	0,28
N/2412	2412. Техническое обслуживание и текущий ремонт приборов желе	вагоно-км	7,00	0,10	0,17	6,24	0,50
N/2413	2413. ТО и ТР средств выч. техники, сетей передачи данных	вагоно-км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2414	2414. Техническое обслуживание и текущий ремонт прочих средств	вагоно-км	301,00	4,18	7,28	268,19	21,34
N/2418	2418. Капитальный ремонт прочих средств связи	вагоно-км	169,00	2,35	4,09	150,58	11,98

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2419	2419. Амортизация систем оперативно технологической связи	вагоно-км	812,00	11,29	19,65	723,49	57,57
N/2420	2420. Амортизация средств железнодорожной радиосвязи	вагоно-км	81,00	1,13	1,96	72,17	5,74
N/2421	2421. Амортизация устройств по обслуживанию пассажиров	вагоно-км	2 344,00	32,58	56,72	2 088,50	166,19
N/2422	2422. Амортизация прочих средств связи	вагоно-км	227,00	3,16	5,49	202,26	16,09
N/2431	2431. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.св.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	89,00	0,89	1,78	78,32	8,01
N/2433	2433. Амортизация ОС хоз. связи, наход. на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	50,00	0,50	1,00	44,00	4,50
N/2511	2511. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.электриф.и электроснаб	тонно-км брутто	54,00	0,54	1,08	47,52	4,86
N/2512	2512. КР Зд,С,О хоз. электрификации, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2513	2513. Амортизация ОС хоз. электриф. и электрос., наход. на балансе др. хозяйств	тонно-км брутто	25,00	0,25	0,50	22,00	2,25
N/2515	2515. Диганоситка контактной сети	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2519	2519. Тех. потери ээ. в сетях СР при порт.ээ для собственных нужд	тонно-км брутто	96,00	0,96	1,92	84,48	8,64
N/2520	2520. ТО и ТР ЛЭП (искл.расп.на опор.КС)	вагоно-км электровозной тяги	730,00	0,00	14,60	664,30	51,10
N/2522	2522. ТО и ТР высоковольт.линии.автобл., расп.на отд.ст.опорах	тонно-км брутто	83,00	0,83	1,66	73,04	7,47
N/2524	2524. ТО и ТР конт.сети и ЛЭП,расп.на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	4 548,00	0,00	90,96	4 138,68	318,36
N/2526	2526. ТО и ТР и испытания тяговых подстанций	вагоно-км электровозной тяги	2 685,00	0,00	53,70	2 443,35	187,95
N/2528	2528. ТО и ТР,испыт.пунктов парал.соед.и постов секционир.	вагоно-км электровозной тяги	413,00	0,00	8,26	375,83	28,91
N/2530	2530. Тех. обл. и тек.рем. устр. наружного освещения	вагоно-км электровозной тяги	270,00	0,00	5,40	245,70	18,90
N/2532	2532. ТО и ТР трансформаторных подстанций	вагоно-км электровоз.	443,00	0,00	8,86	403,13	31,01

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2534	2534. Тех. Обслуживание и текущий ремонт электростанций	вагоно-км электровозной тяги	13,00	0,00	0,26	11,83	0,91
N/2536	2536.Содержание, обслуживание, текущий ремонт, сбор и переада	вагоно-км электровозной тяги	403,00	0,00	8,06	366,73	28,21
N/2537	2537. Работа, техобсл. специальн. самоходного подв. состава	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2538	2538. КВР специального самоходного подвижного состава	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2539	2539. Аморт. специального самоходного подвижного состава	тонно-км брутто	1,00	0,01	0,02	0,88	0,09
N/2542	2542. Амортизация оборудования по содержанию контактной сети	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2544	2544. Кап.ремонт тяговых подстанций для собст. нужд	вагоно-км электровозной тяги	154,00	0,00	3,08	140,14	10,78
N/2546	2546. КР пунктов парал. соединения и постов секционирования	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2548	2548. КР конт.сети и ЛЭП, расп. на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	289,00	0,00	5,78	262,99	20,23
N/2549	2549. Аморт. Механизмов, зан. На КР КС и ЛЭП	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2552	2552. Кап.ремонт трансформаторных подстанций	вагоно-км электровозной тяги	110,00	0,00	2,20	100,10	7,70
N/2554	2554. Капитальный ремонт ЛЭП (искл. расп. на опор.КС)	вагоно-км электровозной тяги	115,00	0,00	2,30	104,65	8,05
N/2556	2556. КР высоковольт.линии автоб.и дис.центральной, расп.на отд.ст.оп.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2558	2558. Кап.ремонт системы коммерч. учёта э/э,для собст.нужд	вагоно-км электровозной тяги	6,00	0,00	0,12	5,46	0,42
N/2566	2566. Амортизация тяговых подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	705,00	0,00	14,10	641,55	49,35
N/2568	2568. Амортизация пунктов параллельного соединения и постов секционирования.	вагоно-км электровозной тяги	44,00	0,00	0,88	40,04	3,08

1	2	3	4	5	6	7	8
N/2570	2570. Амортизация КС и ЛЭП, расположенных на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	2 191,00	0,00	43,82	1 993,81	153,37
N/2572	2572. Амортизация трансформаторных подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	229,00	0,00	4,58	208,39	16,03
N/2574	2574. Амортизация электростанций в части потребления э/э для собст. нужд	вагоно-км электровозной тяги	5,00	0,00	0,10	4,55	0,35
N/2576	2576. Амортизация устройств наружного освещения	вагоно-км электровозной тяги	362,00	0,00	7,24	329,42	25,34
N/2578	2578. Амортизация линий электропередач (искл. расп. на опорах КС)	вагоно-км электровозной тяги	73,00	0,00	1,46	66,43	5,11
N/2580	2580. Амортизация высоковольт. лин. автоб. и дис. центр., расп. на отд. ст. оп.	тонно-км брутто	71,00	0,71	1,42	62,48	6,39
N/2581	2581. Амортизация системы коммерческого учета э/э для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	527,00	0,00	10,54	479,57	36,89
N/2584	2584. Амортизация ОС хоз. корп. инф, наход. на балансе других хоз.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2585	2585. Текущее обслуживание и текущий ремонт средств вычислительной техники	вагоно-км	911,00	12,66	22,05	811,70	64,59
N/2587	2587. Амортизация ср-в выч. тех., сети и переданных инженер. оборуд. и АСУ	вагоно-км	180,00	2,50	4,36	160,38	12,76
N/2601	2601. Содержание, обслуживание восстановительных поездов	вагоно-км тепловозной тяги	1 356,00	203,40	0,00	867,84	284,76
N/2602	2602. Амортизация восстановительных поездов	тонно-км брутто	97,00	0,97	1,94	85,36	8,73
N/2613	2613. Аморт. ОС хоз. "Промыш. Предпр.", наход. на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2621	2621. Обсл. и ТР связ. с перев. проц. Зд, С, О, И, пр. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	750,00	7,50	15,00	660,00	67,50
N/2622	2622. КР связ. с перев. процессом Зд, С, О, И пр. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	31,00	0,31	0,62	27,28	2,79
N/2623	2623. Амортизация связ. с перев. проц. Зд, С, О, И, пр. хоз.,	тонно-км брутто	59,00	0,59	1,18	51,92	5,31

1	2	3	4	5	6	7	8
N/3102	3102. Работа электровозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2 675,00	26,75	53,50	2 354,00	240,75
N/3112	3112. Работа электровозов в маневровом движении на пассажирск	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3119	3119. Амортизация ЭВ, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	9,00	0,09	0,18	7,92	0,81
N/3145	3145. Обесп.ээ на тягу д/раб.ЭВ (ар.,иных) в ППДС на инфр.СР	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3212	3212. Обесп.ээ на тягу д/раб. ЭП(ар.,иных) в ПППС на инфр.СР	вагоно-км электровозной тяги	43 504,00	0,00	870,08	39 588,64	3 045,28
N/3219	3219. Работа электропоездов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	355,00	3,55	7,10	312,40	31,95
N/3220	3220. Обслуживание электропоездов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	1,00	0,01	0,02	0,88	0,09
N/3221	3221. Амортизация ЭП, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	99,00	0,99	1,98	87,12	8,91
N/3302	3302. Работа тепловозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2 374,00	23,74	47,48	2 089,12	213,66
N/3307	3307. Экипировка тепловозов, раб.в хозяйственном движении	тонно-км брутто	57,00	0,57	1,14	50,16	5,13
N/3308	3308. Амортизация тепловозов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3312	3312. Работа тепловозов в маневровом движении на пассажирских	вагоно-км при локомотивной тяге	13,00	1,95	0,00	8,32	2,73
N/3316	3316. Экипировка маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3317	3317. Амортизация маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3418	3418. Работа ДП и АМ в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3419	3419. Обсл. ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3621	3621. Амортизация РА, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8
N/5002	5002. Эксп.,обсл.,автом.сис.опл.,контр.проезда,дост.на перр.	вагоно-км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/5004	5004. Оказ.услуг на вокз.связ.сПППС (кр.ПП в скор.поездМВПС)	вагоно-км	3 341,00	46,44	80,85	2 976,83	236,88
N/5030	5030. Амортизация ОС производственного назначения, непоср. связ. с ПППС	вагоно-км	24 589,00	341,79	595,05	21 908,80	1 743,36
N/6112	6112. ТО электровозов,работающих в хоз.движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6113	6113. ТР электровозов, работающих в хоз.движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6114	6114. КР электровозов, работающих в хоз.движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6128	6128. Сервисное обслуживание электровозов, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	55,00	0,55	1,10	48,40	4,95
N/6129	6129. Доп. Работы по серв. Обслуживанию ЭВ, работающих в хоз. движении	тонно-км брутто	1,00	0,01	0,02	0,88	0,09
N/6204	6204. Тех. Обслуживание ЭП, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	50,00	0,50	1,00	44,00	4,50
N/6205	6205.ТР ЭП, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	86,00	0,86	1,72	75,68	7,74
N/6309	6309. Техническое обслуживание маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6310	6310. Текущие виды ремонта маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6311	6311. КВР маневровых тепловозов (КР выполнен на заводах)	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6312	6312. ТО тепловозов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6313	6313. Текущие виды ремонта тепловозов, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6315	6315. Внеплановый ремонт тепловозов, работающих в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6318	6318. Сервисное обслуживание маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	393,00	58,95	0,00	251,52	82,53

1	2	3	4	5	6	7	8
N/6319	6319. Доп. услуги по сервисному обслуживанию маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	47,00	7,05	0,00	30,08	9,87
N/6328	6328. Сервисное обслуживание ТП, работающих в хозяйственном движении	поездо-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6329	6329. Доп. Услуги по сервисному обслуживанию ТП, работ.в хоз. движении	поездо-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6345	6345. Внеплановый ремонт маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6404	6404. ТО дизель-поездов и автомотрис, работающих в хоз.движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6405	6405. Текущие виды ремонта ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6632	6632. ТО вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	55,00	0,55	1,10	48,40	4,95
N/6633	6633. ТР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6634	6634. Деп. рем.вагонов, курсирующих в хоз. движ.	тонно-км брутто	60,00	0,60	1,20	52,80	5,40
N/6644	6644. КР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	41,00	0,41	0,82	36,08	3,69
N/9030	9030. Арендные платежи за вагоны, курсирующие в хозяйственном движении	тонно-км брутто	21,00	0,21	0,42	18,48	1,89
N/9031	9031. Амортизация вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	39,00	0,39	0,78	34,32	3,51
N/9033	9033. Обслуж.вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	114,00	1,14	2,28	100,32	10,26
N/9034	9034. Экипировка вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	3,00	0,03	0,06	2,64	0,27
N/9035	9035. Раб.по.метролог.обеспеч.,связ.с перевоз.вид.деят.	тонно-км брутто	145,00	1,45	2,90	127,60	13,05
N/9036	9036. Раб.учцентр.попрогр.повквал.(ДТШ)отн.кперевоз.виддеят.	тонно-км брутто	150,00	1,50	3,00	132,00	13,50
N/9037	9037. Предостав услуг АТ,связ.с перевозочн.видами деят.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8
N/9876	9876. Усл. по пред.прож., пров. кор.м. пр. хар., напр. св. с пер. ВД	вагоно-км	7,00	0,10	0,17	6,24	0,50
N/9880	9880. Затр.на охрану окруж.среды,связ.с перевозоч.вид.деят.	тонно-км брутто	6,00	0,06	0,12	5,28	0,54
N/9881	9881. Плата за выбросы загр. веществ при перевозках	тонно-км брутто	4,00	0,04	0,08	3,52	0,36

### Приложение Г

Распределение расходов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении на территории Северо-Кавказской железной дороги по субъектам РФ

Номер статьи расходов	Статья	Измеритель	Общее количество о расходов (тыс. руб.)	Краснодарский Край	Ростовская область	Ставропольский Край	Республика Дагестан	Республика Адыгея	Кабардино-Балкарская Республика	Республика Северная Осетия-Алания	Чеченская Республика	Карачаево-Черкесская Республика	Республика Калмыкия
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
итого			1 806 560,00	903 433,97	339 203,60	210 321,00	64 796,89	112 609,10	26 070,55	15 064,81	135 060,08	0,00	0,00
итого	доля расходов в %			50,01%	18,78%	11,64%	3,59%	6,23%	1,44%	0,83%	7,48%	0,00%	0,00%
0/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств	тонно-км брутто	77 672,00	32 622,24	23 301,60	13 980,96	2 594,24	2 570,94	1 732,09	869,93	0,00	0,00	0,00
0/2110	2110. КВР верхнего строения пути (гл. пути)	тонно-км брутто	21 068,00	8 848,56	6 320,40	3 792,24	703,67	697,35	469,82	235,96	0,00	0,00	0,00
0/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооруж. (гл. пути)	тонно-км брутто	3 766,00	1 581,72	1 129,80	677,88	125,78	124,65	83,98	42,18	0,00	0,00	0,00
0/2114	2114. КР путевых машин, мех. и обор. занят. на перев. ВД (гл. пути)	тонно-км брутто	2 357,00	989,94	707,10	424,26	78,72	78,02	52,56	26,40	0,00	0,00	0,00
0/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (главные пути)	тонно-км брутто	15 224,00	6 394,08	4 567,20	2 740,32	508,48	503,91	339,50	170,51	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
0/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (гл. пути)	тонно-км брутто	25 184,00	10 577,28	7 555,20	4 533,12	841,15	833,59	561,60	282,06	0,00	0,00	0,00
0/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых	тонно-км брутто	985,00	413,70	295,50	177,30	32,90	32,60	21,97	11,03	0,00	0,00	0,00
0/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов (занятых на тек.экспл.)	тонно-км брутто	2 570,00	1 079,40	771,00	462,60	85,84	85,07	57,31	28,78	0,00	0,00	0,00
0/2122	2122. Обс.иТР пут.машин и мех.занят.на КВР пути (гл.пути)	тонно-км брутто	2 019,00	847,98	605,70	363,42	67,43	66,83	45,02	22,61	0,00	0,00	0,00
0/2123	2123. Обсл.и ТР пут.машин и механизмов (занятых на тек.эксп)	тонно-км брутто	3 629,00	1 524,18	1 088,70	653,22	121,21	120,12	80,93	40,64	0,00	0,00	0,00
0/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (главные пути)	тонно-км брутто	1 749,00	734,58	524,70	314,82	58,42	57,89	39,00	19,59	0,00	0,00	0,00
0/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (гл. пути)	тонно-км брутто	39,00	16,38	11,70	7,02	1,30	1,29	0,87	0,44	0,00	0,00	0,00
1/2101	2101. Содержание пути и постоянных устройств (станцион пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	306,00	195,84	0,00	0,00	12,24	36,72	0,00	0,00	61,20	0,00	0,00
1/2110	2110. КВР верхнего строения пути (станц. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	54,00	34,56	0,00	0,00	2,16	6,48	0,00	0,00	10,80	0,00	0,00
1/2111	2111. КР земляного полотна и искусственных сооружений	вагоно-км при локомотивной тяге	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1/2114	2114. КР путевых машин,мех.и обор,занят.на перев.ВД(ст.пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	3,00	1,92	0,00	0,00	0,12	0,36	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00
1/2115	2115. Амортизация верхнего строения пути (ст. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	65,00	41,60	0,00	0,00	2,60	7,80	0,00	0,00	13,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1/2116	2116. Амортизация земляного полотна и искусственных сооружений (ст. пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	94,00	60,16	0,00	0,00	3,76	11,28	0,00	0,00	18,80	0,00	0,00
1/2119	2119. Амортизация путевых машин и механизмов при КВР	вагоно-км при локомотивной	5,00	3,20	0,00	0,00	0,20	0,60	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
1/2120	2120. Амортизация путевых машин и механизмов, занятых на тек.экспл.	вагоно-км при локомотивной тяге	12,00	7,68	0,00	0,00	0,48	1,44	0,00	0,00	2,40	0,00	0,00
1/2122	2122. Обслуживание и ТР путевых машин, занятых на КВП пути	вагоно-км при локомотивной тяге	8,00	5,12	0,00	0,00	0,32	0,96	0,00	0,00	1,60	0,00	0,00
1/2123	2123. Обслуживание и ТР путевых машин, занятых на тек. экспл.	вагоно-км при локомотивной тяге	14,00	8,96	0,00	0,00	0,56	1,68	0,00	0,00	2,80	0,00	0,00
1/2130	2130. Рельсосварочные работы в пути (станционные пути)	вагоно-км при локомотивной тяге	4,00	2,56	0,00	0,00	0,16	0,48	0,00	0,00	0,80	0,00	0,00
1/2603	2603. КВР ОС восст. поездов (ст. пути)	тонно-км брутто	11,00	4,62	3,30	1,98	0,37	0,36	0,25	0,12	0,00	0,00	0,00
N/2002	2002.Текущий ремонт зданий, сооружений, оборудования пассажи	поездо-км	152 168,00	97 387,52	0,00	0,00	6 086,72	18 260,16	0,00	0,00	30 433,60	0,00	0,00
N/2004	2004. Обс.Зд,С,О,связ.с ПППС	поездо-км	248 301,00	158 912,64	0,00	0,00	9 932,04	29 796,12	0,00	0,00	49 660,20	0,00	0,00
N/2005	2005. ТО по программе ТО-1 пасс вагонов в пути следования	вагоно-км при локомотивной тяге	490,00	313,60	0,00	0,00	19,60	58,80	0,00	0,00	98,00	0,00	0,00
N/2007	2007. Обс. И ТР Зд., С, О, И пасс. хоз., связ. ч ПППС	тонно-км брутто	121 101,00	50 862,42	36 330,30	21 798,18	4 044,77	4 008,44	2 700,55	1 356,33	0,00	0,00	0,00
N/2008	2008. КР Зд, С,О,И пасс. хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	10 401,00	4 368,42	3 120,30	1 872,18	347,39	344,27	231,94	116,49	0,00	0,00	0,00
N/2009	2009. Аморт. ОС	тно-км брутто	5 139,00	2 158,38	1 541,70	925,02	171,64	170,10	114,60	57,56	0,00	0,00	0,00





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2143	2143. Аморт. ОС хозяйства пути, находящихся на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	116,00	48,72	34,80	20,88	3,87	3,84	2,59	1,30	0,00	0,00	0,00
N/2215	2215. Водоотведение, очистка сточных вод для соб. нужд	тонно-км брутто	226,00	94,92	67,80	40,68	7,55	7,48	5,04	2,53	0,00	0,00	0,00
N/2216	2216. Транспортировка холодной воды для собственных нужд	тонно-км брутто	307,00	128,94	92,10	55,26	10,25	10,16	6,85	3,44	0,00	0,00	0,00
N/2217	2217. Транспортировка	тонно-км	662,00	278,04	198,60	119,16	22,11	21,91	14,76	7,41	0,00	0,00	0,00
N/2218	2218. Усл. по передаче тепловой энергии для соб. нужд	тонно-км брутто	2,00	0,84	0,60	0,36	0,07	0,07	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00
N/2219	2219. Горячее водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	1 288,00	540,96	386,40	231,84	43,02	42,63	28,72	14,43	0,00	0,00	0,00
N/2220	2220. Холодное водоснабжение для собственных нужд	тонно-км брутто	5 937,00	2 493,54	1 781,10	1 068,66	198,30	196,51	132,40	66,49	0,00	0,00	0,00
N/2221	2221. Пр-во и реал. тепловой энергии (на отопл.) для собс. нужд	тонно-км брутто	16 131,00	6 775,02	4 839,30	2 903,58	538,78	533,94	359,72	180,67	0,00	0,00	0,00
N/2222	2222. Аморт. объектов генерации тепл. эн. для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2223	2223. КР объектов генерации тепл. энергии, водосн. и водоот.	тонно-км брутто	943,00	396,06	282,90	169,74	31,50	31,21	21,03	10,56	0,00	0,00	0,00
N/2224	2224. Обс. ТР Зд,С,О,И, хоз. гр. соор. водос. и водоот., вып. СПЦХ	тонно-км брутто	371,00	155,82	111,30	66,78	12,39	12,28	8,27	4,16	0,00	0,00	0,00
N/2225	2225. КР Зд,С,О,И хоз.гр.соор.,водосн. и водоот.,вып.др.хоз.	тонно-км брутто	442,00	185,64	132,60	79,56	14,76	14,63	9,86	4,95	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2226	2226. Амортизация ОС воз. гр. соор., водос. и водоотг., нах. на бал.др. хоз.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2302	2302. Техническое об. ус.	вагоно-км	8 644,00	3 647,77	2 593,20	1 555,92	263,64	259,32	203,13	121,02	0,00	0,00	0,00
N/2303	2303. Тех. облс. устр. диспетчерской централизации	вагоно-км	643,00	271,35	192,90	115,74	19,61	19,29	15,11	9,00	0,00	0,00	0,00
N/2304	2304. ТО электрической централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	16 687,00	7 041,91	5 006,10	3 003,66	508,95	500,61	392,14	233,62	0,00	0,00	0,00
N/2305	2305. ТО сист. автоконтроля	вагоно-км	3 766,00	1 589,25	1 129,80	677,88	114,86	112,98	88,50	52,72	0,00	0,00	0,00
N/2306	2306. Тех. облс. приборов ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	9 404,00	3 968,49	2 821,20	1 692,72	286,82	282,12	220,99	131,66	0,00	0,00	0,00
N/2307	2307. Тех. облс. устр. полуавтоматической блокировки	вагоно-км	777,00	327,89	233,10	139,86	23,70	23,31	18,26	10,88	0,00	0,00	0,00
N/2308	2308. Тех. облс. прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	353,00	148,97	105,90	63,54	10,77	10,59	8,30	4,94	0,00	0,00	0,00
N/2309	2309. Диагностика устройств СЦБ	вагоно-км	172,00	72,58	51,60	30,96	5,25	5,16	4,04	2,41	0,00	0,00	0,00
N/2312	2312. Капитальный ремонт устройств автоблокировки	вагоно-км	101,00	42,62	30,30	18,18	3,08	3,03	2,37	1,41	0,00	0,00	0,00
N/2314	2314. КР уст.электрич.централизации стрелок и светофоров	вагоно-км	4 088,00	1 725,14	1 226,40	735,84	124,68	122,64	96,07	57,23	0,00	0,00	0,00
N/2318	2318. КР прочих средств ЖД автоматики и телемеханики	вагоно-км	46,00	19,41	13,80	8,28	1,40	1,38	1,08	0,64	0,00	0,00	0,00
N/2319	2319. Аморт. средств жд автомат., уст. сигнал., централизации и блокировки	вагоно-км	28 218,00	11 908,00	8 465,40	5 079,24	860,65	846,54	663,12	395,05	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2321	2321. Обс.и ТР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	520,00	218,40	156,00	93,60	17,37	17,21	11,60	5,82	0,00	0,00	0,00
N/2322	2322. КР Зд,С,О,И хоз.авт.и телем.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	28,00	11,76	8,40	5,04	0,94	0,93	0,62	0,31	0,00	0,00	0,00
N/2323	2323. Амортизация ОС хоз. автом. и телем. и, находящихся	тонно-км брутто	230,00	96,60	69,00	41,40	7,68	7,61	5,13	2,58	0,00	0,00	0,00
N/2401	2401. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств	вагоно-км	12 049,00	5 084,68	3 614,70	2 168,82	367,49	361,47	283,15	168,69	0,00	0,00	0,00
N/2402	2402. Техническое обслуживание и текущий ремонт радиостанций,	вагоно-км	3 292,00	1 389,22	987,60	592,56	100,41	98,76	77,36	46,09	0,00	0,00	0,00
N/2403	2403. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств, ап	вагоно-км	338,00	142,64	101,40	60,84	10,31	10,14	7,94	4,73	0,00	0,00	0,00
N/2404	2404. Техническое обслуживание и текущий ремонт телевизионных	вагоно-км	62,00	26,16	18,60	11,16	1,89	1,86	1,46	0,87	0,00	0,00	0,00
N/2405	2405. Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	2 120,00	894,64	636,00	381,60	64,66	63,60	49,82	29,68	0,00	0,00	0,00
N/2406	2406. Техническое обслуживание и текущий ремонт, эксплуатация	вагоно-км	3 023,00	1 275,71	906,90	544,14	92,20	90,69	71,04	42,32	0,00	0,00	0,00
N/2407	2407. Техническое обслуживание и текущий ремонт систем операт	вагоно-км	7 165,00	3 023,63	2 149,50	1 289,70	218,53	214,95	168,38	100,31	0,00	0,00	0,00
N/2408	2408. Техническое обслуживание и текущий ремонт систем переда	вагоно-км	1 791,00	755,80	537,30	322,38	54,63	53,73	42,09	25,07	0,00	0,00	0,00
N/2409	2409. Техническое обслуживание и текущий ремонт воздушных, ка	вагоно-км	2 838,00	1 197,64	851,40	510,84	86,56	85,14	66,69	39,73	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2410	2410. Затраты по оплате счетов за пользование соседними линиями связи	вагоно-км	1 615,00	681,53	484,50	290,70	49,26	48,45	37,95	22,61	0,00	0,00	0,00
N/2411	2411. Техническое обслуживание и текущий ремонт устройств спу	вагоно-км	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2412	2412. Техническое обслуживание и текущий ремонт приборов желе	вагоно-км	390,00	164,58	117,00	70,20	11,90	11,70	9,17	5,46	0,00	0,00	0,00
N/2413	2413. ТО и ТР средств выч. техники, сетей передачи данных	вагоно-км	67,00	28,27	20,10	12,06	2,04	2,01	1,57	0,94	0,00	0,00	0,00
N/2414	2414. Техническое обслуживание и текущий	вагоно-км	1 988,00	838,94	596,40	357,84	60,63	59,64	46,72	27,83	0,00	0,00	0,00
N/2418	2418. Капитальный ремонт прочих средств связи	вагоно-км	635,00	267,97	190,50	114,30	19,37	19,05	14,92	8,89	0,00	0,00	0,00
N/2419	2419. Амортизация систем оперативно технологической связи	вагоно-км	3 754,00	1 584,19	1 126,20	675,72	114,50	112,62	88,22	52,56	0,00	0,00	0,00
N/2420	2420. Амортизация средств железнодорожной радиосвязи	вагоно-км	1 315,00	554,93	394,50	236,70	40,11	39,45	30,90	18,41	0,00	0,00	0,00
N/2421	2421. Амортизация устройств по обслуживанию пассажиров	вагоно-км	2 080,00	877,76	624,00	374,40	63,44	62,40	48,88	29,12	0,00	0,00	0,00
N/2422	2422. Амортизация прочих средств связи	вагоно-км	11 090,00	4 679,98	3 327,00	1 996,20	338,25	332,70	260,62	155,26	0,00	0,00	0,00
N/2431	2431. Обс. и ТР Зд,С,О,И хоз. св., вып. СПДХ	тонно-км брутто	61,00	25,62	18,30	10,98	2,04	2,02	1,36	0,68	0,00	0,00	0,00
N/2432	2432. КР Зд,С,О,И хоз. св., вып. СПДХ	тонно-км брутто	40,00	16,80	12,00	7,20	1,34	1,32	0,89	0,45	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2433	2433. Амортизация ОС хоз. связи, наход. на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	33,00	13,86	9,90	5,94	1,10	1,09	0,74	0,37	0,00	0,00	0,00
N/2511	2511. Обс. и ТР Зд,С,О,И хоз.электриф.и электроснаб.,вып.СПДХ	тонно-км брутто	264,00	110,88	79,20	47,52	8,82	8,74	5,89	2,96	0,00	0,00	0,00
N/2512	2512. КР Зд,С,О хоз. электрификации, вып. подр. др. хоз-в	тонно-км брутто	145,00	60,90	43,50	26,10	4,84	4,80	3,23	1,62	0,00	0,00	0,00
N/2513	2513. Амортизация ОС хоз. электриф. и электрос., наход. на балансе др. хозяйств	тонно-км брутто	258,00	108,36	77,40	46,44	8,62	8,54	5,75	2,89	0,00	0,00	0,00
N/2515	2515. Диганоситка контактной сети	вагоно-км электровозной тяги	78,00	34,32	21,84	14,04	2,53	2,50	1,71	1,07	0,00	0,00	0,00
N/2519	2519. Тех. потери ээ. в сетях СР при порт.ээ для собственных нужд	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2520	2520. ТО и ТР ЛЭП (искл.расп.на опор.КС)	вагоно-км электровозной тяги	5 894,00	2 593,36	1 650,32	1 060,92	190,97	188,61	129,08	80,75	0,00	0,00	0,00
N/2522	2522. ТО и ТР высоковольт.линии.автотр., расп.на отд.ст.опорах	тонно-км брутто	1 092,00	458,64	327,60	196,56	36,47	36,15	24,35	12,23	0,00	0,00	0,00
N/2524	2524. ТО и ТР конт.сети и ЛЭП,расп.на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	43 192,00	19 004,48	12 093,76	7 774,56	1 399,42	1 382,14	945,90	591,73	0,00	0,00	0,00
N/2526	2526. ТО и ТР и испытания тяговых подстанций	вагоно-км электровозной тяги	25 590,00	11 259,60	7 165,20	4 606,20	829,12	818,88	560,42	350,58	0,00	0,00	0,00
N/2528	2528. ТО и ТР,испыт.пунктов парал.соед.и постов секционир.	вагоно-км электровозной тяги	1 194,00	525,36	334,32	214,92	38,69	38,21	26,15	16,36	0,00	0,00	0,00



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2552	2552. Кап.ремонт трансформаторных подстанций	вагоно-км электровозной тяги	24,00	10,56	6,72	4,32	0,78	0,77	0,53	0,33	0,00	0,00	0,00
N/2554	2554. Капитальный ремонт ЛЭП (искл. расп. на опор.КС)	вагоно-км электровозной тяги	9,00	3,96	2,52	1,62	0,29	0,29	0,20	0,12	0,00	0,00	0,00
N/2556	2556. КР высоковольт.линии автоб.и дис.центральной.расп.на отд.ст.оп.	тонно-км брутто	791,00	332,22	237,30	142,38	26,42	26,18	17,64	8,86	0,00	0,00	0,00
N/2558	2558. Кап.ремонт системы коммерч. учёта э/э,для собст.нужд	вагоно-км электровозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2566	2566. Амортизация тяговых подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	33 843,00	14 890,92	9 476,04	6 091,74	1 096,51	1 082,98	741,16	463,65	0,00	0,00	0,00
N/2568	2568. Амортизация пунктов параллельного соединения и постов секциониров.	вагоно-км электровозной тяги	759,00	333,96	212,52	136,62	24,59	24,29	16,62	10,40	0,00	0,00	0,00
N/2570	2570. Амортизация КС и ЛЭП, расположенных на опорах КС	вагоно-км электровозной тяги	35 546,00	15 640,24	9 952,88	6 398,28	1 151,69	1 137,47	778,46	486,98	0,00	0,00	0,00
N/2572	2572. Амортизация трансформаторных подстанций для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	7 753,00	3 411,32	2 170,84	1 395,54	251,20	248,10	169,79	106,22	0,00	0,00	0,00
N/2574	2574. Амортизация электростанций в части потребления э/э для собст. нужд	вагоно-км электровозной тяги	1 558,00	685,52	436,24	280,44	50,48	49,86	34,12	21,34	0,00	0,00	0,00
N/2576	2576. Амортизация устройств наружного освещения	вагоно-км электровозной тяги	1 804,00	793,76	505,12	324,72	58,45	57,73	39,51	24,71	0,00	0,00	0,00
N/2578	2578. Амортизация линий эл.	ваг-км электрв.	3 915,00	1 722,60	1 096,20	704,70	126,85	125,28	85,74	53,64	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/2580	2580. Амортизация высококов. лин. автоб. и дис. центр., расп. на отд. ст. оп.	тонно-км брутто	1 106,00	464,52	331,80	199,08	36,94	36,61	24,66	12,39	0,00	0,00	0,00
N/2581	2581. Амортизация системы коммерческого учета э/э для собственных нужд	вагоно-км электровозной тяги	6 948,00	3 057,12	1 945,44	1 250,64	225,12	222,34	152,16	95,19	0,00	0,00	0,00
N/2584	2584. Амортизация ОС хоз. корп. инф. наход. на балансе других хоз.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2585	2585. Текущее обслуживание и текущий ремонт средств вычислите	вагоно-км	6 855,00	2 892,81	2 056,50	1 233,90	209,08	205,65	161,09	95,97	0,00	0,00	0,00
N/2587	2587. Амортизация ср-в выч. тех., сети и переданных инженер. оборуд. и АСУ	вагоно-км	1 860,00	784,92	558,00	334,80	56,73	55,80	43,71	26,04	0,00	0,00	0,00
N/2601	2601. Содержание, обслуживание восстановительных поездов	вагоно-км тепловозной тяги	9 496,00	0,00	0,00	0,00	1 519,36	0,00	0,00	0,00	7 976,64	0,00	0,00
N/2602	2602. Амортизация восстановительных поездов	тонно-км брутто	322,00	135,24	96,60	57,96	10,75	10,66	7,18	3,61	0,00	0,00	0,00
N/2611	2611. Обсл., ТР Зд,С,О,И хоз. "Промыш. предп.", вып. СПДХ	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2613	2613. Аморт. ОС хоз. "Промыш. Предпр.", наход. на балансе других хозяйств	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/2621	2621. Обсл. и ТР связ.с перев. проц. Зд,С,О,И, пр.хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	7 528,00	3 161,76	2 258,40	1 355,04	251,44	249,18	167,87	84,31	0,00	0,00	0,00
N/2622	2622. КР связ.с перев. процессом Зд,С,О,И пр.хоз., вып. СПДХ	тонно-км брутто	566,00	237,72	169,80	101,88	18,90	18,73	12,62	6,34	0,00	0,00	0,00
N/2623	2623. Амортизация связ. с перев. проц. Зд,С,О,И, пр. хоз.,	тонно-км брутто	883,00	370,86	264,90	158,94	29,49	29,23	19,69	9,89	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/3102	3102. Работа электровозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2 970,00	1 247,40	891,00	534,60	99,20	98,31	66,23	33,26	0,00	0,00	0,00
N/3112	3112. Работа электровозов в маневровом движении на пассажирск	вагоно-км при локомотивной тяге	34,00	21,76	0,00	0,00	1,36	4,08	0,00	0,00	6,80	0,00	0,00
N/3119	3119. Амортизация ЭВ, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3145	3145. Обесп.ээ на тягу д/раб.ЭВ (ар.,иных) в ППДС на инфр.СР	вагоно-км электровозной тяги	511,00	224,84	143,08	91,98	16,56	16,35	11,19	7,00	0,00	0,00	0,00
N/3212	3212. Обесп.ээ на тягу д/раб. ЭП(ар.,иных) в ПППС на инфр.СР	вагоно-км электровозной тяги	367 590,00	161 739,60	102 925,20	66 166,20	11 909,92	11 762,88	8 050,22	5 035,98	0,00	0,00	0,00
N/3219	3219. Работа электропоездов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3220	3220. Обслуживание электропоездов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3221	3221. Амортизация ЭП, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	125,00	52,50	37,50	22,50	4,18	4,14	2,79	1,40	0,00	0,00	0,00
N/3302	3302. Работа тепловозов в хозяйственном движении	тонно-км брутто	10 522,00	4 419,24	3 156,60	1 893,96	351,43	348,28	234,64	117,85	0,00	0,00	0,00
N/3307	3307. Экипировка тепловозов, раб.в хозяйственном движении	тонно-км брутто	265,00	111,30	79,50	47,70	8,85	8,77	5,91	2,97	0,00	0,00	0,00
N/3308	3308. Амортизация тепловозов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/3312	3312. Работа тепловозов в маневровом движении на пассажирских	вагоно-км при локомотивной тяге	146,00	93,44	0,00	0,00	5,84	17,52	0,00	0,00	29,20	0,00	0,00





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/6318	6318. Сервисное обслуживание маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6319	6319. Доп. услуги по сервисному обслуживанию маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6328	6328. Сервисное обслуживание ТП, работающих в хозяйственном движении	поездо-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6329	6329. Доп. Услуги по сервисному обслуживанию ТП, работ.в хоз. движении	поездо-км тепловозной тяги	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6345	6345. Внеплановый ремонт маневровых тепловозов	вагоно-км тепловозной тяги	2,00	0,00	0,00	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	1,68	0,00	0,00
N/6404	6404. ТО дизель-поездов и автомотрис, работающих в хоз.движ.	тонно-км брутто	48,00	20,16	14,40	8,64	1,60	1,59	1,07	0,54	0,00	0,00	0,00
N/6405	6405. Текущие виды ремонта ДП и АМ, раб.в хоз. движ.	тонно-км брутто	72,00	30,24	21,60	12,96	2,40	2,38	1,61	0,81	0,00	0,00	0,00
N/6632	6632. ТО вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	14,00	5,88	4,20	2,52	0,47	0,46	0,31	0,16	0,00	0,00	0,00
N/6633	6633. ТР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/6634	6634. Деп. рем.вагонов, курсирующих в хоз. движ.	тонно-км брутто	25,00	10,50	7,50	4,50	0,84	0,83	0,56	0,28	0,00	0,00	0,00
N/6644	6644. КР вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	31,00	13,02	9,30	5,58	1,04	1,03	0,69	0,35	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/6714	6714.ТО рельсовых автобусов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2,00	0,84	0,60	0,36	0,07	0,07	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00
N/6715	6715. ТР рельсовых автобусов, работающих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	1,00	0,42	0,30	0,18	0,03	0,03	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00
N/9030	9030. Арендные платежи за вагоны, курсирующие в хозяйственном движении	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/9031	9031. Амортизация вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	2,00	0,84	0,60	0,36	0,07	0,07	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00
N/9033	9033. Обслуж. вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	3,00	1,26	0,90	0,54	0,10	0,10	0,07	0,03	0,00	0,00	0,00
	9034. Экипировка вагонов, курсирующих в хозяйственном движении	тонно-км брутто	1,00	0,42	0,30	0,18	0,03	0,03	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00
N/9035	9035. Раб.по.метролог.обеспеч.,связ.с перевоз.вид.деят.	тонно-км брутто	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N/9036	9036. Раб.учцентр.попрогр.повквал.(ДТШ)отн.кперевоз.виддеят.	тонно-км брутто	786,00	330,12	235,80	141,48	26,25	26,02	17,53	8,80	0,00	0,00	0,00
N/9037	9037. Предостав услуг АТ,связ.с перевозочн.видами деят.	тонно-км брутто	1 084,00	455,28	325,20	195,12	36,21	35,88	24,17	12,14	0,00	0,00	0,00
N/9876	9876. Усл. по пред.прож., пров. кор.м. пр. хар., напр. св. с пер. ВД	вагоно-км	87,00	36,71	26,10	15,66	2,65	2,61	2,04	1,22	0,00	0,00	0,00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
N/9880	9880. Затр.на охрану окруж.среды,связ.с перевозоч.вид.деят.	тонно-км брутто	53,00	22,26	15,90	9,54	1,77	1,75	1,18	0,59	0,00	0,00	0,00
N/9881	9881. Плата за выбросы загр. веществ, связанных с перевоз.вид. деятельности	тонно-км брутто	63,00	26,46	18,90	11,34	2,10	2,09	1,40	0,71	0,00	0,00	0,00

## Приложение Д

### Справка о внедрении

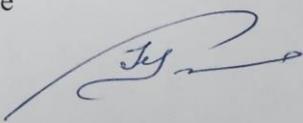
 <p><b>ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА</b></p> <p><small>ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ</small></p> <p><b>«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» МГУПС (МИИТ)</b></p> <p>ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, ГСП-4, 127994 тел./факс: (495) 681-1340 e-mail: tu@miit.ru</p> <p>18.08.2015 № 014/51144 на № _____ от _____</p>	<p>УТВЕРЖДАЮ</p> <p>Первый проректор – проректор по учебной работе Московского государственного университета путей сообщения (МГУПС МИИТ) доктор технических наук, профессор В.В. Виноградов</p> <p>« ____ » _____ 2015 г.</p> 
---	---

**СПРАВКА**  
о внедрении

Результаты диссертационного исследования Щукина Владимира Вячеславовича на тему «Экономическое обоснование системы субсидирования железнодорожных пригородных перевозок» по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)» используются в учебном процессе Московского государственного университета путей сообщения при преподавании дисциплин «Экономика железнодорожного транспорта», «Управление затратами и себестоимостью», «Себестоимость железнодорожных перевозок» и «Ценообразование» для студентов бакалавриата и магистратуры по направлениям «Экономика», «Менеджмент» и «Торговое дело».

<p>Заведующий кафедрой «Экономика и управление на транспорте» д.э.н., профессор</p>	
	<p>Н.П. Терёшина</p>

## Акт о внедрении



ОАО «РЖД»  
ЦЕНТР ПО КОРПОРАТИВНОМУ  
УПРАВЛЕНИЮ ПРИГОРОДНЫМ  
КОМПЛЕКСОМ

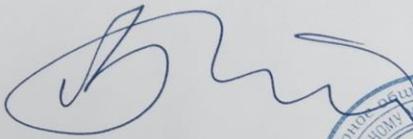
**АКТ О ВНЕДРЕНИИ**

результатов диссертационного исследования  
Щукина Владимира Вячеславовича  
на тему

**«ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ  
СУБСИДИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРИГОРОДНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК»**

Материалы диссертационного исследования Щукина Владимира Вячеславовича на тему «Экономическое обоснование системы субсидирования железнодорожных пригородных перевозок» по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт)» были признаны целесообразными для использования Центром по корпоративному управлению пригородным комплексом (ЦОПР) ОАО «РЖД» при выполнении задач, связанных с формированием эффективной модели функционирования пассажирского железнодорожного транспорта в пригородном сообщении.

Начальник Центра



А.Ю. Белянкин