

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«13» января 2015 г.

№ ОМ-2/10-03

**ОТЧЕТ
О РЕЗУЛЬТАТАХ КОНТРОЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ**

«Проверка обоснованности размеров потерь в доходах, возникающих в результате оказываемых открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, субсидируемых из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации»

(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
(протокол от 24 декабря 2014 г. № 64К (1010))

1. Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 2.9.4.2 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2014 год.

2. Предмет контрольного мероприятия: нормативные правовые акты и иные распорядительные документы, регулирующие отношения, возникающие между открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и пользователями инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

нормативные документы, определяющие основные положения по расчету экономически обоснованных затрат, необходимых для надежного и безопасного функционирования открытого акционерного общества «Российские железные дороги», владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в целях удовлетворения потребностей в железнодорожных перевозках;

бухгалтерская, финансовая, ведомственная и статистическая отчетность, первичные учетные документы, отражающие деятельность объектов контрольного мероприятия.

3. Объекты контрольного мероприятия:

3.1. Министерство транспорта Российской Федерации (г. Москва, по запросу);

3.2. Федеральное агентство железнодорожного транспорта (г. Москва, по запросу);

3.3. открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (г. Москва);

3.4. открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» (г. Москва);

3.5. Федеральная служба по тарифам (г. Москва, по запросу);

3.6. Федеральная антимонопольная служба (г. Москва, по запросу).

4. Срок проведения контрольного мероприятия - с 25 августа по 19 декабря 2014 года.

5. Цели контрольного мероприятия:

5.1. Оценка нормативно-правового регулирования отношений, возникающих между открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и пользователями инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

5.2. Оценка обоснованности размеров потерь в доходах, возникающих в результате оказываемых открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, субсидируемых из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

6. Проверяемый период деятельности: 2012 - 2013 годы и I полугодие 2014 года.

7. По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.

7.1. (Цель 1) Оценка нормативно-правового регулирования отношений, возникающих между открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и пользователями инфраструктуры железнодорожного

транспорта общего пользования.

7.1.1. Отношения, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта, в том числе возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования, установление их прав, обязанностей и ответственности, основываются на Конституции Российской Федерации и регулируются Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и другими нормативными правовыми актами.

Законодательная база, регулирующая отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования является неполной и требует актуализации, так как не в полной мере учитывает результаты структурной реформы железнодорожного транспорта на современном этапе.

Так проект федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации, регламентирующий формирование государственного заказа на услуги по железнодорожным пассажирским перевозкам согласно Плану мероприятий по реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Минтранс России, внесен в 2014 году в Правительство Российской Федерации. Указанный проект закона на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации в установленном порядке не вносился.

Кроме того, при государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных

монополий в сфере железнодорожных перевозок не реализованы требования антимонопольного законодательства (пункт 2 статьи 4 Федерального закона «О естественных монополиях») в части демополизации рынка железнодорожных перевозок с переходом от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

7.1.2. Согласно статьи 8 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ государственное регулирование тарифов, сборов и платежей, связанных с выполнением в местах общего и необщего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливается в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях».

Соответственно правовые основы государственной политики в отношении естественных монополий определены Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях».

К естественно монопольным видам деятельности в сфере железнодорожного транспорта отнесены услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для перевозки.

Статьей 6 данного Федерального закона определено, что «перечень товаров (работ, услуг) субъектов естественных монополий, цены (тарифы) на которые регулируются государством, и порядок государственного регулирования цен (тарифов) на эти товары (работы, услуги), включающий основы ценообразования и правила государственного регулирования, утверждаются Правительством Российской Федерации».

Регулирование осуществляется в соответствии с Положением о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок и Перечнем работ (услуг) субъектов

естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643.

В указанный Перечень включены услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

ФСТ России и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют государственное регулирование тарифов и контроль за их установлением и применением.

В соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях» Правительством Российской Федерации (постановление от 10 декабря 2008 г. N 950) утверждено Положение об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий и о пределах такого регулирования и контроля в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Исключительные тарифы на железнодорожном транспорте, предусматривающие особые условия тарификации на железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, устанавливаются в соответствии с Правилами предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте, утверждаемыми Правительством Российской Федерации (постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2004 г. № 787).

Исключительные тарифы применяются на территории Российской Федерации с учетом условий перевозок, состояния рынков товаров и услуг, необходимости обеспечения конкурентоспособности транспортной системы, стимулирования развития новых технологий на железнодорожном транспорте и обеспечения равных условий предоставления услуг всем

потребителям.

Согласно Правил рассмотрение предложений о предоставлении исключительных тарифов осуществляют:

ФСТ России - во внутригосударственном и международном сообщениях;

Минтранс России - при осуществлении международных транзитных железнодорожных перевозок по территории Российской Федерации.

ФСТ России или Минтранс России по результатам рассмотрения предложений о предоставлении исключительных тарифов принимают соответствующее решение. Введение в действие исключительных тарифов осуществляется актами ФСТ России или Минтранса России.

Полное выведение из состава деятельности ОАО «РЖД» деятельности по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении путем создания совместно с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний (со сроком исполнения в IV квартале 2010 года) предусмотрено Планом мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010–2011г.г., утвержденного Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации С.Б.Ивановым, от 28 мая 2010 года № 2515п-П9.

Финансовые результаты деятельности ППК за 2012- 2013 годы свидетельствуют о том, что на стадии принятия решений о создании ППК и возложения на них функций перевозчика в сфере пригородных пассажирских перевозок должным образом не были проработаны вопросы по снижению себестоимости услуг, оптимизации затрат, и как следствие, уменьшению экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки в пригородном сообщении.

Методики расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги в сфере железнодорожных перевозок, по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования разработана и утверждена приказами ФСТ России.

В сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего

пользования *в пригородном сообщении* приказом ФСТ России от 28 сентября 2010 г. № 235-т/1 утверждена Методика расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации.

В соответствии с приказом ФСТ России от 28 октября 2010 г. № 265-т/1 «Об утверждении цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации и правил их применения, и о внесении дополнений в приказ ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-Т/1» тарифы на услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» определяются по базовым ставкам тарифной схемы И1, установленной в расчете за 1 поезд, и базовым ставкам тарифных схем И2 и И3, установленных в расчете за 1 вагон в составе пригородного поезда, в зависимости от типа подвижного состава на соответствующих участках инфраструктуры ОАО «РЖД».

7.2. (Цель 2) Оценка обоснованности размеров потерь в доходах, возникающих в результате оказываемых открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, субсидируемых из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

7.2.1. В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» вопросы организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении с 2005 года отнесены к полномочиям органов государственной

власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения, осуществляемым данными органами самостоятельно за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации.

Вместе с тем, до настоящего времени практически вся (99 процентов) инфраструктурная составляющая тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении отнесена на федеральный бюджет.

7.2.2. В целях выравнивания конкурентных условий функционирования железнодорожного и автомобильного пригородного транспорта, сохранения тарифа на доступном для населения уровне Правительством Российской Федерации в 2011 году было принято решение об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на период с 1 января 2011 года по 31 декабря 2012 года.

Впоследствии срок действия льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта постановлениями Правительства Российской Федерации продлевался дважды и в настоящее время установлен по 31 декабря 2014 года (постановление Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2013 г. № 1239).

Льготный исключительный тариф был установлен в виде коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, установленным Федеральной службой по тарифам.

7.2.3. В проверенном периоде за счет средств федерального бюджета осуществлялось субсидирование потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

На вышеуказанные цели ОАО «РЖД» предоставлены субсидии в 2012 году в сумме 25 000,0 млн. рублей, в 2013 году – 25 000,0 млн. рублей, в первом полугодии 2014 года – 7 872,0 млн. рублей.

Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 год» так же предусмотрены бюджетные ассигнования в сумме 25 000,0 млн. рублей на субсидирование потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

При этом нормативный правовой акт, устанавливающий льготный тариф на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в сфере пригородных пассажирских перевозок на 2015 год, не издан.

7.2.4. Минфином России и Минтрансом России распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 года № 1322-р не выполнено.

В федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов бюджетные ассигнования субъектам Российской Федерации на расходы по компенсации потерь, возникающих при установлении органами государственной власти субъектов тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня, не предусматривались.

Следует отметить, что подготовленные в 2011 году по поручению Председателя Правительства Российской Федерации В.В.Путина (поручение от 12 марта 2011 г. № ВП-П16-1452) Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации – Министром финансов Российской Федерации А.Л.Кудриным (письмо от 18 марта 2011 г. № 01-02-01/06-495) предложения о распределении предусмотренных в федеральном бюджете дотаций на поддержку мер по обеспечению сбалансированности бюджетов субъектов Российской Федерации в части компенсации потерь в доходах

организаций железнодорожного транспорта, возникающих при установлении органами государственной власти субъектов Российской Федерации тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня не были реализованы.

Предлагаемый Минфином России комплекс мер включал оказание Минфином России дополнительной финансовой помощи бюджетам субъектов Российской Федерации за счет средств федерального бюджета в виде дотаций на поддержку мер по сбалансированности бюджетов субъектов Российской Федерации, совершенствование Минтрансом России системы учета и отчетности в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, передачу в 2011-2012 годах в собственность ППК имущества для осуществления перевозочной деятельности.

7.2.5. Отношения между ОАО «РЖД», как владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, и пригородными пассажирскими компаниями, являющимися перевозчиками, оформлялись заключением договоров об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в соответствии с Правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2003 г. № 703.

В 2012 году действовало 39 договоров, заключенных ОАО «РЖД» с пригородными пассажирскими компаниями, об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на общую сумму 334,5 млн. рублей (с учетом льготного исключительного тарифа в виде

коэффициента 0,01 к тарифам), в 2013 году – 38 договоров на общую сумму 362,0 млн. рублей, в 2014 году – 38 договоров на общую сумму 376,4 млн. рублей.

Следует отметить, что согласно пункту 3 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2003 г. № 703, договоры на оказание услуг по использованию инфраструктуры между ОАО «РЖД» и ППК заключались по форме, предусмотренной приложением № 1 к данным Правилам.

В соответствии с указанной формой договора в пункте 2 договора рекомендуется указывать перечень услуг, которые оказывает владелец инфраструктуры согласно пункту 4 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2003 г. № 703.

Вместе с тем пунктом 6 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования уточняется, что перечень работ (услуг), относящихся к естественной монополии, утверждается федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте.

Указанный Перечень работ (услуг), выполняемых ОАО «РЖД», затраты по которым учтены в ценах (тарифах) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика, утвержден приказом ФСТ России от 28 октября 2010 г. № 265-т/1 и при оформлении договоров в проверяемом периоде не применялся.

7.2.6. Ежемесячно по каждой пригородной пассажирской компании (далее – ППК) формируется «Отчет об объемах и стоимости услуг инфраструктуры» по утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 6 сентября 2010 г. № 1877 форме, в котором отражены размеры тарифов по

схемам И1, И2, И3, а также объемные показатели (поездо-км, вагоно-км). На основании этих данных определяется стоимость оказанных услуг с разбивкой на стоимость услуг инфраструктуры с учетом применения льготного тарифа (1 %) и без применения льготного тарифа (99 %). На основании ежемесячных отчетов формируются Акты выполненных работ, которые подписываются ОАО «РЖД» и пригородными пассажирскими компаниями.

Сводные ежеквартальные отчеты о потерях в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования ОАО «РЖД» направляются в Росжелдор для последующей компенсации ОАО «РЖД» потерь в доходах.

Проверкой сводных отчетов и договоров установлено, что в перечне заключенных между ОАО «РЖД» и перевозчиками договоров на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках пассажиров в пригородном сообщении (с учетом исключительного тарифа с индексацией в размере 0,01) указаны договоры, заключенные с ООО «Аэроэкспресс» на полигоне Московской железной дороги на 2012 год - от 24 февраля 2012 г. № Д-98 Приг/НЮ (подписан первым заместителем начальника Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Д.А.Шулянским) с предельной стоимостью договора (с учетом 1%) 4 936,4 тыс. рублей, на 2013 год-от14декабря2012г. № Д-1261 ДИФ/МДИ (подписан начальником Московской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре – структурного подразделения ОАО «РЖД» Л.С.Рыжих) стоимостью 6 275,1 тыс. рублей и на 2014 год – дополнительное соглашение №Д-1261 ДИФ/МДИ-3 от 16 апреля 2014 г. к договору от 14 декабря 2012 г. № Д-1261 ДИФ/МДИ стоимостью 5 918,4 тыс. рублей.

Общая стоимость услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования (без учета исключительного тарифа с индексацией в размере 0,01) по трем вышеуказанным договорам составляет 1 712,9 млн. рублей.

Применение исключительного тарифа с индексацией в размере 0,01 на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования ООО «Аэроэкспресс» осуществлялось без достаточных оснований, так как ООО «Аэроэкспресс» не является субъектом регулирования в сфере железнодорожных перевозок по перечню работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. N 643, поскольку не включен ФСТ России в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте по разделу 1 «Железнодорожные перевозки», в котором учтены пригородные пассажирские компании. ООО «Аэроэкспресс» использует в своей деятельности коммерческие тарифы.

На основании ежеквартальных отчетов ОАО «РЖД» о потерях в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, Росжелдором (и.о. Руководителя – В.Ю.Чепец) согласованы объемы компенсируемых потерь в доходах ООО «Аэроэкспресс» в 2012 году в размере 535 923,1 тыс. рублей, в 2013 году – 624 624,3 тыс. рублей, за I полугодие 2014 года – 317 115,1 тыс. рублей на общую сумму 1 477 662,5 тыс. рублей.

Необходимо отметить, что тариф на одну поездку в любой аэропорт г. Москвы в ООО «Аэроэкспресс» составляет 400 рублей. В то же время тариф на проезд в пределах одной зоны в поездах Центральной пригородной пассажирской компании, осуществляющей пригородные пассажирские перевозки в г. Москва и Московской области, составляет только 28 рублей. По итогам 2013 года чистая прибыль данного общества составила 634,8 млн. рублей.

7.2.7. Финансовые результаты деятельности пригородных пассажирских компаний за 2012 и 2013 годы представлены в таблице. (млн.рублей)

№ п/п	Наименование ППК	Доходы ППК по перевозкам	Расходы ППК по перевозкам с учетом 1% льготного тарифа	Субсидии из региональных бюджетов	Финансовый результат по перевозкам до налогообложения	Расходы на инфраструктуру по тарифам ФСТ (с НДС)			
						100% затраты	по исключительному тарифу предъявляемые 1%	Компенсация потерь из федерального бюджета	Невозмещенная из федерального бюджета часть расходов
2012 год									
1.	ОАО "ППК "Черноземье"	659,0	2085,5	227,9	-1198,5	1409,4	14,1	1057,6	337,7
2.	ОАО "Северная ППК"	681,2	2402,3	378,2	-1343,0	1031,6	10,3	808,4	212,9
3.	ОАО "Северо-Кавказская ППК"	1081,3	1725,5	114,0	-530,2	1248,3	12,5	987,6	248,2
4.	ОАО "Забайкальская ППК"	85,5	557,2	112,8	-358,9	236,0	2,4	185,3	48,3
5.	ОАО "Свердловская пригородная компания"	2079,0	4192,8	1595,2	-518,5	2568,3	25,7	2016,0	526,6
6.	ОАО "Экспресс Приморья"	612,0	1506,7	184,3	-710,4	731,8	7,3	574,9	149,6
7.	ОАО "Байкальская ППК"	579,0	1432,5	640,0	-213,5	921,6	9,2	719,8	192,6
8.	ОАО "Башкортостанская ППК"	407,1	1304,2	533,0	-364,0	819,5	8,2	636,7	174,6
9.	ОАО "Калининградская ППК"	112,4	395,0	50,0	-232,7	150,7	1,5	118,4	30,8
10.	ОАО "Волго-Вятская ППК"	1584,7	1863,0	231,9	-46,4	1427,0	14,3	1120,0	292,7
11.	ОАО "Кузбасс-пригород"	311,0	612,4	89,6	-211,8	386,9	3,9	303,9	79,1
12.	ОАО "Саратовская ППК"	192,9	445,7	115,8	-137,0	236,7	2,4	185,9	48,4
13.	ОАО "Содружество"	684,0	1280,2	508,0	-88,1	1017,6	10,2	793,9	213,5
14.	ОАО "Кубань Экспресс-пригород"	616,4	721,3	188,7	83,8	528,1	5,3	350,2	172,7
15.	ОАО "Самарская ППК"	314,6	534,0	199,2	-20,2	312,5	3,1	234,1	75,3
16.	ОАО "Волгоградтранспригород"	190,2	381,6	197,6	6,1	228,5	2,3	179,6	46,6
17.	ОАО "Алтай-пригород"	313,6	519,8	206,2	0,0	348,1	3,5	272,0	72,7
18.	ОАО "Пермская пригородная"	365,5	649,8	295,1	10,8	478,2	4,8	375,4	98,0
19.	ОАО "Краспригород"	275,4	787,1	354,9	-156,9	525,2	5,3	407,6	112,3
20.	ОАО "Омск-пригород"	188,0	338,6	150,6	0,0	236,4	2,4	185,2	48,8
21.	ОАО "ПК Сахалин"	12,7	106,8	66,4	-27,7	17,3	0,2	13,5	3,6
22.	ОАО "Экспресс-пригород"	778,6	1000,6	222,0	0,0	621,4	6,2	486,6	128,6
23.	ОАО "Северо-Западная ППК"	5275,9	5647,4	85,7	-285,8	3418,5	34,2	2678,9	705,4
24.	ОАО "Московско-Тверская ППК"	2786,3	2441,1	15,2	360,4	1294,8	12,9	1017,4	264,5
25.	ОАО "Центральная ППК"	26211,5	20962,6	446,0	5695,0	11364,4	113,6	8738,2	2512,6
26.	ООО «Пермский Экспресс»*	91,4	139,1	43,5	-4,2	83,3	0,8	65,5	17,0
27.	ООО "МРПК"*				0,0	78,7	0,8	61,9	16,0
28.	ООО "Аэроэкспресс"*				0,0	541,4	5,4	425,6	110,4
	Итого за 2012 год	46 489	54 033	7 252	-292	32 262	322	25 000	6 940
2013 год									
1.	ОАО "ППК "Черноземье"	736,6	2344,2	245,0	-1362,6	1419,7	14,2	1039,6	365,9
2.	ОАО "Северная ППК"	722,4	2422,0	426,4	-1273,2	980,6	9,8	726,0	244,8
3.	ОАО "Северо-Кавказская ППК"	1020,2	1845,6	146,2	-679,2	1323,6	13,2	986,8	323,6
4.	ОАО "Забайкальская ППК"	145,9	809,7	112,4	-551,4	347,9	3,5	260,9	83,5
5.	ОАО "Свердловская пригородная"	1912,7	4027,6	1585,5	-529,4	2379,3	23,8	1784,0	571,5
6.	ОАО "Экспресс Приморья"	575,8	1410,5	319,2	-515,4	626,0	6,3	468,1	151,6
7.	ОАО "Байкальская ППК"	580,8	1513,1	572,2	-360,1	937,3	9,4	696,2	231,7
8.	ОАО "Башкортостанская ППК"	359,2	1311,6	565,1	-387,3	742,4	7,4	556,0	179,0
9.	ОАО "Калининградская ППК"	115,6	414,2	50,0	-248,6	154,2	1,5	115,9	36,8
10.	ОАО "Волго-Вятская ППК"	1620,6	2058,6	318,1	-119,9	1531,3	15,3	1146,3	369,7
11.	ОАО "Кузбасс-пригород"	318,7	613,9	189,6	-105,7	363,6	3,6	272,6	87,4
12.	ОАО "Саратовская ППК"	192,6	455,8	87,5	-175,6	227,4	2,2	170,5	54,6
13.	ОАО "Содружество"	653,8	1319,3	608,4	-57,1	1017,0	10,2	756,3	250,5
14.	ОАО "Кубань Экспресс-пригород"	627,0	937,2	214,2	-95,9	561,0	5,6	368,0	187,4
15.	ОАО "Самарская ППК"	372,8	642,9	228,0	-42,1	353,3	3,5	262,0	87,8
16.	ОАО "Волгоградтранспригород"	229,3	427,1	179,3	-18,5	252,6	2,5	189,3	60,8
17.	ОАО "Алтай-пригород"	332,6	581,4	248,8	0,0	378,7	3,7	277,9	97,0
18.	ОАО "Пермская пригородная компания"	476,4	830,2	344,0	-9,8	596,8	6,0	447,8	143,0
19.	ОАО "Краспригород"	293,5	672,3	376,5	-2,4	477,0	4,7	349,8	122,4
20.	ОАО "Омск-пригород"	201,9	358,7	156,8	0,0	241,3	2,4	181,2	57,7

21.	ОАО "ПК Сахалин"	23,8	109,2	81,5	-4,0	37,5	0,4	28,2	8,9
22.	ОАО "Экспресс-пригород"	860,9	1156,9	296,1	0,0	687,6	6,8	515,9	164,8
23.	ОАО "Северо-Западная ППК"	5609,2	5710,3	236,1	135,0	3456,0	34,6	2595,4	826,0
24.	ОАО "Московско-Тверская ППК"	3151,5	2698,1	18,8	472,2	1400,9	14,0	1050,7	336,2
25.	ОАО "Центральная ППК"	28424,1	22714,0	301,3	6011,4	12345,6	123,5	9163,7	3058,4
26.	ДОСС*				0,0	66,9	0,7	50,1	16,1
27.	ООО "МРПК"***				0,0	89,4	0,9	67,0	21,5
28.	ООО "Аэроэкспресс"*				0,0	632,2	6,3	473,9	152,0
	Итого за 2013 год	49 558	57 384	7 907	80	33 627	336	25 000	8 291

*информация по всем расходам отсутствует, поскольку данные компании не курируются Центром по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД».

Несмотря на установленный льготный исключительный тариф на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, финансовые результаты деятельности 19 из 25 пригородных пассажирских компаний за 2013 год были убыточными. Общая сумма убытков составила 6 538,2 млн. рублей (за 2012 год аналогичные показатели составили 18 и 6 447,8 млн. рублей соответственно).

По результатам 2013 года наибольшие убытки имели пригородные пассажирские компании «Черноземье» (1 362,6 млн. рублей) и «Северная ППК» (1 273,2 млн. рублей). Расходы указанных компаний по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении более чем в три раза превышали доходы, полученные от перевозочной деятельности.

7.2.8. По данным бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «РЖД» за 2012 год и за 2013 год доходы от предоставления услуг инфраструктуры перевозчикам в сфере грузовых и пассажирских перевозок выросли с 96 710,0 млн. рублей в 2012 году до 101 699,0 млн. рублей в 2013 году или на 5,2 %.

Расходы от предоставления услуг инфраструктуры перевозчикам в сфере грузовых и пассажирских перевозок выросли с 118 796,0 млн. рублей в 2012 году до 122 343,0 млн. рублей в 2013 году или на 3,0 %.

Отражающий результаты от предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта состав доходов и расходов по видам деятельности ОАО «РЖД» представлен в таблице:

млн. рублей

Наименование Показателя	2012 год		Финансовый результат	2013 год				Финансовый результат
	Доходы	Расходы		Доходы	% к 2012 году	Расходы	% к 2012 году	
Предоставление услуг инфраструктуры, в т.ч.	96710	118796	-22086	101699	105,2	122343	103,0	-20644
услуг инфраструктуры в части ППДС	63307	77574	-14266	65431	103,4	80031	103,2	-14600
Удельный вес, %	65,5	65,3		64,3		65,4		
Предоставление услуг инфраструктуры в части ПППС	27411	35837	-8426	28438	103,7	35249	98,4	-6810
Удельный вес, %	28,3	30,2		28,0		28,8		
Предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок	5991	5385	606	7830	130,7	7063	131,2	766
Удельный вес, %	6,2	4,5		7,7		5,8		

В структуре доходов от предоставления услуг инфраструктуры за 2012 год в общей сумме 96710,0 млн. рублей наибольший удельный вес 65,5 % (63307,0 млн. рублей) составляли доходы от предоставления услуг инфраструктуры в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании и 28,3 % (27411,0 млн. рублей) в сфере пригородных пассажирских перевозок.

В структуре расходов, связанных с предоставлением услуг инфраструктуры, за 2012 год в общей сумме 118 796,0 млн. рублей наибольший удельный вес 65,3% (77574,0 млн. рублей) составляли расходы по предоставлению услуг инфраструктуры в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании и 30,2% (35837,0 млн. рублей) в сфере пригородных пассажирских перевозок.

7.2.9. В проверяемом периоде договоры о предоставлении субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» 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 ОАО «РЖД» с Росжелдором заключены 20 февраля 2012 г. (№ 1025д/71) на сумму 25 000,0 млн. рублей, 15 апреля 2013 г. (№ 193/91д с учетом дополнительного соглашения от 1 июля 2013 г.) - на сумму 25 000,0 млн. рублей и 27 февраля 2014 г. (№ 67) - на сумму 24 375,0 млн. рублей.

7.2.10. Данные о предложениях ОАО «РЖД» по бюджетном

финансированию, представленные в Росжелдор, на 2012 – 2013 годы и I полугодие 2014 года приведены в таблице:

млн. рублей

Предложения ОАО «РЖД» о государственной поддержке и бюджетном финансировании железнодорожного транспорта, представленные в Росжелдор	Доходы за оказание услуг по использованию инфраструктуры в случае применения установленных государством тарифов на такие услуги без учета льготного исключительного тарифа	Доходы за оказание услуг по использованию инфраструктуры с учетом применения льготного исключительного тарифа	Потери в доходах по отчетам ОАО «РЖД»	Предоставление субсидий ОАО «РЖД» Росжелдором	Объем потерь в доходах, не компенсированных из федерального бюджета	
					Сумма (гр. 4 – гр. 5)	% (гр. 6 / гр. 4)
1	2	3	4	5	6	7
2012 год						
25 000,0 (письмо от 06.05.11 г. № исх.8808)	32 259,9	322,1	31 937,8	25 000,0	6 937,8	21,7
2013 год						
33 513,3(письмо от 30.05.12 г. № ИСХ-9396)	33 557,2	336,0	33 221,2	25 000,0	8 221,2	24,7
1 полугодие 2014 года						
33 734,0 (письмо от 16.05.13 г. № ИСХ-7860)	16 035,0	160,6	15 874,4	7 872,0	8 002,4 *	50,4

Примечание: потери в доходах по отчетам ОАО «РЖД» за I полугодие 2014 года в сумме 15 874,4 млн. рублей компенсированы из федерального бюджета в указанном периоде в сумме 7 872,0 млн. рублей, в июле 2014 года в сумме 8 002,4 млн. рублей.

Анализ представленных в таблице данных показал, что они имели существенные различия.

Так обосновывающие документы с прилагаемыми расчетами на 2012 – 2014 годы для компенсации выпадающих доходов от проезда пассажиров в пригородном сообщении ОАО «РЖД» представлены в адрес Росжелдора письмом от 6 мая 2011 г. на 2012 год в сумме 27 183,7 млн. рублей, на 2013 год – 27 472,4 млн. рублей, на 2014 год - 27 719,6 млн. рублей.

Обосновывающие документы с прилагаемыми расчетами на 2013 – 2015 годы для компенсации выпадающих доходов от проезда пассажиров в пригородном сообщении ОАО «РЖД», представленные в адрес Росжелдора письмом от 30 мая 2012 г., существенно выше и составили на 2013 год 35 863,9 млн. рублей, на 2014 год – 37 774,6 млн. рублей, на 2015 год – 39 968,6 млн. рублей.

Обосновывающие документы с прилагаемыми расчетами на 2014 – 2016 годы для компенсации выпадающих доходов от проезда пассажиров в

пригородном сообщении, ОАО «РЖД» представленные в адрес Росжелдора письмом от 16 мая 2013 г. также отличаются от ранее представленных расчетов и составили на 2014 год 35 990,2 млн. рублей, на 2015 год – 38 071,8 млн. рублей, на 2016 год – 40 277,0 млн. рублей.

В проверенном периоде (2012 – 2014 годы) Федеральной службой по тарифам ежегодно (за исключением 2014 года) осуществлялась индексация ставок цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации.

Ставки цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении проиндексированы с 1 января 2012 года на 6 процентов (индекс 1,1448 - приказ Федеральной службы по тарифам от 6 декабря 2011 г. № 324 – т/9) и с 1 января 2013 года на 7 процентов (индекс 1,225 - приказ Федеральной службы по тарифам от 4 декабря 2012 г. № 346 – т/3).

При этом прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации параметры роста тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта не определялись.

7.2.11. Кроме договоров на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» заключены договоры с ППК по аренде подвижного состава, техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава, проведению капитального ремонта подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижным составом, которые составляют до 80 % затрат ППК из общей суммы затрат, включенных при расчете экономически обоснованных затрат и предоставляемых регулятору на уровне субъекта Российской Федерации для установления тарифа на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом общего

пользования в пригородном пассажирском сообщении.

Так в представленной ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» (ОАО «СППК», г. Ярославль) в адрес ФСТ России информации в связи с некорректным перерасчетом уровня экономически обоснованных затрат ОАО «СППК» на перевозку населения железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в 2014 году, произведенным Департаментом энергетике и регулирования тарифов Ярославской области, пригородной компанией ОАО «СППК» приведены следующие расчеты экономически обоснованных затрат:

- стоимость услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта на - 2,4 млн. рублей;

- стоимость услуг аренды подвижного состава - 542,8 млн. рублей;

- собственные расходы ОАО «СППК» - 169,5 млн. рублей.

Из общей суммы затрат, включенных при расчете экономически обоснованных затрат, в сумме 677,3 млн. рублей, 542,8 млн. рублей или 80,1 % составляют затраты на оплату услуг аренды подвижного состава.

На указанные затраты органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, как регуляторы, повлиять не в состоянии, так как ставки арендной платы формируются собственником в соответствии с Методикой расчета стоимости услуг, предоставляемых пригородным компаниям, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 октября 2010 г. № 2174р.

На основании расчетов по указанной Методике заключаются договоры на аренду подвижного состава по видам тяги. Последующие периоды ставки увеличиваются посредством индексации, проводимой собственником имущества. По данной Методике установлен размер рентабельности на уровне до 10 % для расчета стоимости услуг по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава, проведению капитального ремонта подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижным составом,

аренде подвижного состава.

Данная Методика не распространяется на имущество ОАО «РЖД», находящееся у ОАО «РЖД» в лизинге. При заключении договоров аренды, относительно такого имущества, учет затрат и установление величины платежей по договору сублизинга осуществляются отдельно и включаются пригородной компанией в расчеты экономически обоснованных затрат при формировании тарифов.

Так по договору от 11 марта 2012 г. № СППК ню-1091/ИЮ-397 сублизинга мотор-вагонного подвижного состава лизингополучателем (ОАО «РЖД») сублизингополучателю (ОАО «Северная ППК») предоставлено за плату во временное владение и пользование сроком с 1 января по 31 декабря 2012 года имущество общей стоимостью 302,6 млн. рублей.

Общая сумма сублизингового платежа по договору за год составляет 128,5 млн. рублей или 42,5% от стоимости имущества.

По договору аренды железнодорожного подвижного состава с экипажем (моторвагонный подвижной вагон) от 28 декабря 2012 г. № СППК /104/12/ЦДНВ ОАО «РЖД» предоставлен ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» за плату во временное владение и пользование мотор-вагонный подвижной состав с оказанием услуг по управлению и эксплуатации транспортом локомотивными бригадами арендодателя на срок с 1 января по 31 декабря 2013 года на общую сумму 927,6 млн. рублей. В Перечне передаваемого в аренду транспорта из 184 единиц – 32,6 % (60 единиц) 1993 - 1995 годов постройки.

По договору от 28 декабря 2012 года № 106/12/ЦДНВ СППКк-294 аренды железнодорожного подвижного состава с экипажем (мотор-вагонный подвижной вагон) ОАО «РЖД» предоставлен ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» за плату во временное владение и пользование мотор-вагонный подвижной состав и оказание услуг по управлению и эксплуатации транспорта локомотивными бригадами арендодателя на срок с

1 января по 31 декабря 2013 года на общую сумму 1 396,3 млн. рублей. В Перечне передаваемого в аренду транспорта из 220 единиц – 77,3% (170 единиц) также 1975 - 1994 годов постройки.

Следует отметить, что Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384) было определено условие второго этапа реформы в сфере железнодорожного транспорта по передаче компаниям пригородных пассажирских перевозок мотор-вагонного подвижного состава, которое до настоящего времени не выполнено. В связи с этим основная доля всех расходов ППК составляет плата за пользование подвижным составом, его техническое обслуживание и текущий ремонт (с учетом высокой изношенности парка), стоимость услуг по управлению и эксплуатации.

7.2.12. Данные о компенсировании субъектами Российской Федерации затрат за перевозку пригородными пассажирскими компаниями пассажиров по регулируемым ими тарифам представлены в таблице:

	млн.руб.		
	2012 год	2013 год	2014 год
Потребность ППК в компенсациях	15 227,2	16 204,8	15 197
Предоставлено субсидий субъектами	7 247	7 775	8 338
% компенсации	48%	48%	55%
Непокрытый убыток	7 980	8 430	6 858

Приведенные данные свидетельствуют, что удельный вес компенсированных субъектами Российской Федерации пригородным пассажирским компаниям потерь в доходах от государственного регулирования тарифов в пассажирских перевозках железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в 2012-2013 годах составил только 48 процентов.

К субъектам Российской Федерации, не предусматривающим в бюджетах субсидирование пригородных пассажирских перевозок, относятся

Ленинградская (при потребности от 115,5 млн. рублей в 2012 году до 263,5 млн. рублей в 2014 году), Вологодская (при потребности от 259,3 млн. рублей в 2012 году до 189,1 млн. рублей в 2014 году) области и Ставропольский край (при потребности 111,7 млн. рублей в 2014 году).

Значительным сохраняется удельный вес (43,8%) субъектов Российской Федерации, компенсирующих из бюджета потери в связи с государственным регулированием в сфере пригородных пассажирских железнодорожных перевозок менее 50% от потребности.

Данные о компенсациях потерь в доходах пригородным пассажирским компаниям субъектами Российской Федерации по годам представлены в таблице:

Субъекты РФ	2012 год	2013 год	2014 год
Не требующие субсидирования	5	5	4
Полная компенсация убытков	16	10	9
Компенсация от 80-99%	6	9	13
Компенсация от 50-80 %	9	16	16
Компенсации менее 50 %	33	30	28
Регионы, не предусмотревшие компенсации	4	3	3
ИТОГО	73	73	73

7.2.13. Несвоевременное принятие мер по приведению тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в соответствие с экономически обоснованными затратами привело к резкому повышению указанных тарифов в 2012 – 2014 годах.

Рост тарифов на перевозки пассажиров в 2014 году по отношению к 2013 году составил в Республике Бурятия 292,9 процента, в Республике Татарстан 225 процентов, в Пензенской области 166,7 процента, в Амурской области 150,0 процентов, в Кировской области 142,9 процента и т.д.

Анализ размера тарифов на пригородные перевозки в разрезе субъектов Российской Федерации (первая пригородная зона) показал их существенные различия.

Наиболее высокими тарифы на перевозки пассажиров в пригородном сообщении в 2013 году были в г. Санкт-Петербурге (34,6 рубля), г. Москве (26 рублей), в Республике Бурятия (28 рублей).

Ниже средних показателей в целом по Российской Федерации уровень тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении в 2013 году установлен в Республике Татарстан (8 рублей), в Краснодарском крае (11 рублей) и в Ростовской области (10,5 рублей).

7.2.14. Выборочная проверка выполнения требований Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также перечня документов, представляемых для их установления, утвержденного приказом ФСТ России от 19 августа 2011 г. № 506-Т, показала наличие несогласованных на протяжении длительного времени вопросов между ППК и субъектами Российской Федерации, *связанных с двухуровневым регулированием тарифов в пассажирских перевозках железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, что затрудняло своевременное принятие решения по установлению согласованного с субъектом Российской Федерации тарифа на пригородные пассажирские железнодорожные перевозки.*

1. Так неурегулированные вопросы по установлению тарифа неоднократно возникали у ОАО «Саратовская ППК», когда приказом ФСТ России от 16 мая 2013 г. № 576/13-д обязала Комитет государственного регулирования тарифов Саратовской области произвести перерасчет экономически обоснованных затрат ОАО «Саратовская ППК» на 2011 - 2012 годы в части расходов по договорам аренды подвижного состава в целях установления затрат, не учтенных при регулировании на 2011 - 2012 годы.

В 2014 году также в связи с неурегулированными вопросами по установлению тарифа ОАО «Саратовская ППК» обратилась в ФСТ России с заявлением от 24 февраля 2014г. о досудебном урегулировании спора, по

итогах рассмотрения которого приказом ФСТ России 3 июня 2014 г. № 915-д было вынесено решение об удовлетворении требований, указанных в заявлении ОАО «Саратовская ППК».

2. ОАО «Калининградская пригородная пассажирская компания» 9 ноября 2012 г. обратилась в Службу по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области с просьбой об установлении тарифа на 2013 год, учитывающего экономически обоснованные затраты.

Однако, ссылаясь на отсутствие полного пакета документов, Служба отказала в открытии «тарифного дела», в результате чего ОАО «КППК» была вынуждена обратиться в ФСТ России с заявлением о досудебном урегулировании спора в части необоснованного отказа в открытии тарифного дела.

3. В связи с неурегулированными вопросами по установлению тарифа 28 февраля 2013 г. ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» в адрес Прокуратуры Вологодской области и ФСТ России была направлена жалоба о бездействии Департамента финансов области по открытию «тарифного дела» на 2014 год.

По результатам рассмотрения обращения было издан приказ ФСТ России от 27 июня 2014 г. № 1111-д, по которому Региональной энергетической комиссии Вологодской области было предписано произвести перерасчет экономически обоснованного тарифа на 2014 год.

4. В рамках тарифного регулирования на 2013 год в адрес Департамента энергетики и регулирования тарифов Ярославской области 2 мая 2012 года были направлены ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» предложения по уровню экономически обоснованных затрат и тарифа.

В связи с неурегулированными вопросами по установлению тарифа ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» в ноябре 2012 года в адрес ФСТ России было направлено обращение для проведения досудебного разбирательства по существу разногласий.

В обращении оспаривались некорректно рассчитанные регулятором показатели затрат на услуги инфраструктуры, аренды подвижного состава, отправленных пассажиров, пассажирооборота, экономически обоснованного тарифа, ставился вопрос об отмене некорректного заключения регулятора.

Досудебное разбирательство завершено только 18 декабря 2013 г. заседанием контрольной комиссии ФСТ России, по результатам которого был утвержден приказ ФСТ России от 18 декабря 2013 г. № 1645-д «О частичном удовлетворении требований, указанных в заявлении ОАО «Северная пригородная пассажирская компания» о рассмотрении спора с Департаментом энергетики и регулирования тарифов Ярославской области».

7.2.15. По данным ОАО «РЖД» из-за не полной по их мнению компенсации субъектами Российской Федерации потерь перевозчиков в результате установления тарифов на перевозку пассажиров ниже экономически обоснованного уровня за период с 2012 по 2014 год отменено 894 поезда, в том числе в 2014 году – 568 поездов.

Наиболее резкое сокращение количества поездов в пригородном сообщении отмечается в Свердловской (24 поезда в 2014 году), Челябинской (38 поездов в 2012-2013 годах), Саратовской (22 поезда в 2012 – 2014 годах) областях, Республике Татарстан (52 поезда в 2012 – 2014 годах), Ставропольском крае (51 поезд в 2014 году).

Данные о сокращении поездов в пригородном железнодорожном сообщении по годам и по отдельным пригородным пассажирским компаниям приведены в таблице.

Субъект Российской Федерации	Количество поездов по субъектам Российской Федерации отменено в период 2012-2013г.г.	Количество поездов по субъектам Российской Федерации отменено в период 2012-2013г.г.
Итого на полигоне обслуживания ОАО «РЖД»:	326	568
ОАО «Экспресс – приморье»		
Приморский край	4	9
Амурская область	26	2
Хабаровский край	0	0
Еврейская автономная область	0	0
Итого на полигоне обслуживания:	30	11
ОАО «Байкальская ППК»		
Республика Бурятия	6	10

Иркутская область	25	11
Итого на полигоне обслуживания:	31	21
ОАО «СПК»		
Челябинск область	38	4
Курганская область	15	2
Оренбургская область	4	0
Республика Башкортостан	6	0
Свердловская область	15	24
Тюменская область	6	0
Ханты-Мансийский Автономный Округ	0	0
Итого на полигоне обслуживания:	69	28
ОАО «Содружество»		
Республика Татарстан	4	48
Кировская область	0	3
Республика Удмуртия	10	1
Республика Чувашия	6	1
Республика Марий Эл	2	6
Нижний Новгород	4	0
Пермский край	0	0
Башкирская республика	0	2
Республика Мордовия	0	0
Свердловская область	2	0
Ульяновская область	2	0
Итого на полигоне обслуживания:	23	60
ОАО «СКППК»		
Ростовская область	0	23
Краснодарский край	0	16
Ставропольский край	0	51
Республика Северная Осетия – Алания	0	8
Республика Кабардино-Балкария	0	7
Республика Карачаево-Черкессия	0	0
Республика Дагестан	0	12
Чеченская Республика	0	8
Итого на полигоне обслуживания:	0	112
ОАО «СЗППК»		
Санкт-Петербург	7	4
Ленинградская область	9	27
Новгородская область	32	16
Псковская область	15	22
Вологодская область	2	2
Республика Карелия	0	14
Мурманская область	0	0
Тверская область	12	4
Итого на полигоне обслуживания:	51	63

7.2.16. Анализ структуры доходов и расходов, показателей финансовых планов, прибыли открытого акционерного общества «Российские железные дороги» как владельца инфраструктуры.

Согласно учетной политике ОАО «РЖД» (утверждена приказом ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 г. № 235) Общество ведет учет доходов и расходов в соответствии с Классификатором доходов и расходов Номенклатуры доходов и расходов по видам деятельности ОАО «РЖД» (Приложение № 1 к Порядку ведения отдельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и

укрупненным видам работ ОАО «РЖД», утвержденному приказом Минтранса России от 31 декабря 2010 г. № 311 (с изменениями от 26 декабря 2011 г.).

Распределение доходов, расходов при осуществлении пассажирских перевозок в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации ОАО «РЖД» осуществляется согласно приложения № 5 к Порядку ведения раздельного учета.

Результаты ведения раздельного учета отражаются в формах управленческой отчетности о доходах, расходах и финансовых результатах по видам деятельности, тарифным составляющим, крупным видам работ ОАО «РЖД» согласно приложения № 6 к Порядку ведения раздельного учета.

Доходы и расходы ОАО «РЖД» формируются по следующим видам деятельности: грузовые перевозки; предоставление услуг инфраструктуры; предоставление услуг локомотивной тяги; пассажирские перевозки в дальнем следовании и т.д.

Доходы и расходы ОАО «РЖД» за 2012 год и 2013 год по видам деятельности представлены в таблице:

млн. руб.

Наименование показателя	2012 год			2013 год		
	Доходы	Расходы	Финансовый результат	Доходы	Расходы	Финансовый результат
Грузовые перевозки	1089282	1017382	71900	1088187	1027572	60615
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	8117	6169	1948	8559	6742	1817
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	4	28	-24	62	1080	-1018
Предоставление услуг инфраструктуры	96710	118796	-22086	101699	122343	-20644
Предоставление услуг локомотивной тяги	12362	9157	3205	11029	8168	2861
Ремонт подвижного состава	14003	12373	1630	18870	16475	2395
Строительство объектов инфраструктуры	265	966	-701	315	765	-450
Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	32	17	15	42	24	18
Предоставление услуг социальной сферы	9771	13505	-3734	10133	14263	-4130
Прочие виды деятельности	135469	120207	15262	137686	120370	17316
Всего по видам деятельности	1366015	1298600	67415	1376582	1317802	58780

Доходы от указанных видов деятельности в 2012 году составили 1 366 015 млн. рублей, в 2013 году – 1 376 582 млн. рублей с незначительным темпом роста по отношению к 2012 году в 100,8%.

Расходы по указанным видам деятельности в 2012 году составили

1 298 600 млн. рублей, в 2013 году – 1 317 802 млн. рублей с темпом роста по отношению к 2012 году в 101,5%.

Финансовый результат от указанных видов деятельности в 2012 году составил 67 415 млн. рублей, в 2013 году 58 780 млн. рублей и снизился по сравнению с предыдущим годом на 12,8%.

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры от указанных видов деятельности в 2012 году составили всего 96 710 млн. рублей, в 2013 году – 101 699 млн. рублей с темпом роста к 2012 году в 105,1%.

Расходы, связанные с предоставлением услуг инфраструктуры в 2012 году составили 118 796 млн. рублей, в 2013 году – 122 343 млн. рублей с темпом роста к 2012 году в 102,3%.

Деятельность ОАО «РЖД» по предоставлению услуг инфраструктуры в сфере пассажирских перевозок остается в проверяемом периоде убыточной с финансовым результатом в 2012 году (-22 086 млн. рублей), в 2013 году (-20644 млн. рублей).

Структура расходов по тарифным составляющим для каждого вида перевозок в разрезе видов эксплуатации в части инфраструктурной составляющей представлена в таблице:

Инфраструктурная составляющая в разрезе видов расходов по видам эксплуатации	2012 год		2013 год	
	Расходы	Уд. вес, %	Расходы	Уд. вес, %
Грузовые перевозки, в т. ч.:	776622	100,0	825492	100,0
Текущая эксплуатация	701576	90,3	761896	92,3
Капитальный ремонт	75046	9,7	63596	7,7
Пассажирские перевозки в дальнем следовании, в т.ч.:	1323	100,0	1382	100,0
Текущая эксплуатация	1258	95,1	1333	96,5
Капитальный ремонт	65	4,9	49	3,5
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении, в т.ч.:	3,5	100,0	105	100,0
Текущая эксплуатация	3,49	98,8	102	97,1
Капитальный ремонт	0,043	1,2	4	2,9

В структуре расходов по тарифным составляющим для каждого вида перевозок в разрезе видов эксплуатации в части инфраструктурной составляющей удельный вес расходов на текущую эксплуатацию в 2013 году по сравнению 2012 годом увеличился в пассажирских перевозках в дальнем следовании – с 95,1% до 96,5%; в пассажирских перевозках в пригородном сообщении – с 75,0% до 97,1%.

Соответственно удельный вес расходов на капитальный ремонт в 2013 году по сравнению с 2012 годом сократился в пассажирских перевозках в дальнем следовании - с 4,9% до 3,5%; в пассажирских перевозках в пригородном сообщении увеличился - с 1,2 % до 2,9%.

Структура расходов по элементам затрат от перевозок в целом и по инфраструктурной составляющей представлена в таблице:

Наименование элементов затрат	2012 год			2013 год			млн. рублей % к 2012 году по инфр. сост.
	Расходы от перевозок	Инфраструктурная составляющая	Уд. вес, %	Расходы от перевозок	Инфраструктурная составляющая	Уд. вес, %	
Расходы на оплату труда	329230	260356	79,1	346128	279936	80,9	107,5
Отчисления на социальные нужды	85917	68195	79,4	92446	74728	80,8	109,6
Материальные затраты	344707	257751	74,8	338685	261699	77,3	101,5
Амортизация	150084	131741	87,8	157760	138115	87,5	104,8
Прочие затраты	113642	59906	52,7	100376	72501	72,2	121,0
Итого расходов	1023580	777949	76,0	1035395	826979	79,9	106,3

Удельный вес инфраструктурной составляющей в общих расходах от перевозочной деятельности увеличился с 76,0% в 2012 году до 79,9% в 2013 году на фоне роста инфраструктурной составляющей в сравниваемые периоды, которые составили в 2013 году по отношению к 2012 году по расходам на оплату труда - 107,5%, по отчислениям на социальные нужды - 109,6%, по прочим затратам – 121,0%.

Расходы по элементам затрат по обычным видам деятельности, включая расходы на оплату труда по инфраструктурной составляющей, представлены в таблице:

Наименование затрат	За 2012 год		За 2013 год		млн.руб. % к 2012 Году
	Сумма расходов	Удельный вес расходов, %	Сумма расходов	Удельный вес расходов, %	
Расходы на оплату труда, в т.ч.:	410 628	31,6	432 186	32,8	105,3
Расходы на оплату труда по инфраструктурной составляющей	260356	20,0	279936	21,3	107,5
Отчисления на социальные нужды	107 266	8,3	115 455	8,8	107,6
Материальные затраты	449260	34,6	446835	33,9	99,5
Амортизация	188 574	14,5	197 902	15,0	104,9
Прочие затраты	142 872	11,0	125 425	9,5	87,8
Итого:	1 298 600	100,0	1 317 803	100,0	101,5

В расходах по элементам затрат по обычным видам деятельности, включая расходы на оплату труда по инфраструктурной составляющей, наибольший удельный вес в общих затратах от обычных видов деятельности составляют расходы на оплату труда (31,6% в 2012 году, 32,8% в 2013 году) и материальные затраты (34,6% в 2012 году, 33,9% в 2013 году).

Удельный вес расходов на оплату труда по инфраструктурной составляющей в общих затратах незначительно увеличился и составил в 2012 году 20,0%, в 2013 году – 21,3%.

7.2.17. Ежегодно с учетом прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации, разрабатываемых Минэкономразвития России, целевых параметров стратегического развития ОАО «РЖД» и итогов деятельности ОАО «РЖД» разрабатываются текущие финансовые планы и финансовые планы на среднесрочную перспективу с формированием основных показателей, определенных распоряжением ОАО «РЖД» от 13 апреля 2005 г. № 481р «О формировании основных показателей среднесрочного (трехлетнего) финансового плана ОАО «РЖД».

Советом директоров ОАО «РЖД» 25 ноября 2013 года утвержден финансовый план ОАО «РЖД» на 2014 год и плановый период 2015 - 2016 годов.

Основные показатели Финансового плана ОАО «РЖД» на 2014-2016 годы представлены в таблице:

	млрд. руб.				
Прибыли (убытки)	2012 год факт	2013 год факт	2014 год план	2015 год план	2016 год план
Доходы, всего	1366,0	1376,6	1383,1	1452,6	1545,7
Расходы	1298,6	1317,8	1333,1	1416,3	1508,3
Прибыль от продаж	67,4	58,8	50,0	36,3	37,4
Результат от прочих доходов и расходов	-1,3	-39,3	-17,7	2,7	4,4
Налог на прибыль и другие аналогичные платежи	-52,0	-18,7	-32,1	-32,4	-32,5
Чистая прибыль	14,1	0,8	0,2	6,5	9,3

Общая программа оптимизации среднесписочной численности по ОАО «РЖД» составила в 2013 году 36,8 тыс. человек или 4,1% от общей численности персонала.

От оптимизации численности работников компании в 2014 году на 3% ожидаются результаты в размере 7,6 млрд. рублей.

Производственные показатели деятельности ОАО «РЖД» за 2012 - 2013 годы и I полугодие 2014 года характеризуются следующими данными:

Наименование показателя	Единица измерения	2012 год план	2012 год отчет	2013 год план	2013 год отчет	2014 год план	I полугодие 2014 года факт
Погрузка	млн. тонн	1271,7	1271,8	1232,0	1236,8	1214,5	599,5
Грузооборот, в т. ч.:	млрд. т-км	2276,6	2782,6	2785,3	2813,1	2938,3	1459,7
грузеный рейс (инвентарный и собственный)	млрд. т-км	2219,2	2722,4	2175,7	2196,2	2284,5	1131,2
вагонов иных собственников в порожнем состоянии	млрд. т-км	557,4	560,2	609,6	616,9	653,8	328,5
Пассажирооборот (на инфраструктуре ОАО «РЖД»), в т.ч.:	млрд. пасс-км	140,1	144,6	139,6	138,5	125,7	57,5
в дальнем следовании	млрд. пасс-км	110,8	113,0	106,6	105,8	93,0	41,8
в пригородном сообщении	млрд. пасс-км	29,3	31,6	33,0	32,7	32,7	15,7
Услуги инфраструктуры, в т.ч.:	млн. вкм	5556,6	5558,8	5352,5	5365,3	5124,5	2390,8
Перевозка пассажиров в дальнем следовании	млн. вкм	4250,0	4252,1	4127,4	4102,5	3913,7	1777,4
Перевозка пассажиров в пригородном сообщении	млн. вкм	1306,6	1306,6	1225,1	1262,8	1210,8	613,4

Услуги инфраструктуры в 2013 году фактически снизились и составили 96,5% по отношению к уровню 2012 года.

Планируемые к получению и фактически полученные доходы ОАО «РЖД» в 2012 и 2013 годах представлены в таблице:

млн. рублей

Наименование	2012 год			2013 год		
	План утвержден советом директоров 12.12.12	Отчет	%, отчет к плану	План утвержден советом директоров в 22.11.13	Отчет	%, отчет к плану
Доходы по видам деятельности - всего	1358354	1366015	110,6	1358570	1376582	101,3
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	1205114	1206476	100,1	1199437	1209536	100,8
Грузовые перевозки	1088759	1089282	100,0	1078528	1088187	100,9
Предоставление услуг инфраструктуры	96239	96710	100,5	100787	101699	100,9
Предоставление услуг локомотивной тяги	12724	12362	97,2	11132	11029	99,1
Пассажирские перевозки	7392	8122	109,9	8990	8621	95,9
Доходы от прочих видов деятельности	153240	159539	104,1	159132	167046	105,0

Приведенные данные показывают, что по итогам деятельности ОАО «РЖД» в 2013 году доходы от предоставления услуг инфраструктуры составили 101 699,0 млн. рублей, что на 0,9% больше планового показателя. Доходы по основным видам деятельности по отчетным данным составили 1 376 580,0 млн. рублей, что на 1,3% больше планового показателя. Доходы

от пассажирских перевозок составили 8 621,0 млн. рублей, что на 4,1% меньше планового показателя.

Планируемые и фактические расходы ОАО «РЖД» в 2012 и 2013 годах представлены в таблице:

млн. рублей

Наименование	2012 год			2013 год		
	План утвержден советом директоров 12.12.12	Отчет	%, отчет к плану	План утвержден советом директоров 22.11.13	Отчет	%, отчет к плану
Расходы по видам деятельности – всего	1297997	1298600	100,0	1307935	1317802	100,8
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	1156775	1151532	99,5	1162615	1165905	100,3
Грузовые перевозки	1027815	1017382	99,0	1023755	1027572	100,4
Предоставление услуг инфраструктуры	113100	118796	105,0	122904	122343	99,5
Предоставление услуг локомотивной тяги	9531	9157	96,1	8246	8168	99,1
Пассажирские перевозки	6329	6197	97,9	7710	7822	101,5
Расходы от прочих видов деятельности – всего	141222	147068	104,1	145320	151897	104,5

Расходы ОАО «РЖД» на предоставление услуг инфраструктуры в 2013 году составили 122 343,0 млн. рублей и снизились по отношению к плановому показателю на 0,5%. Расходы ОАО «РЖД» по видам деятельности всего в 2013 году увеличились на 9 868,0 млн. рублей (100,8% к плану), при этом расходы по прочим видам деятельности увеличились на 6577,0 млн. рублей (104,5% к плану), а расходы по пассажирским перевозкам выросли на 112,0 млн. рублей (или 101,5% к плану).

Производственные показатели по услугам инфраструктуры ОАО «РЖД» по сравнению с 2012 годом за 2013 год имеют тенденцию к снижению (с 55558,8 млн.в-км до 55365,3 млн.в-км) и составили 96,5 % к уровню 2012 года.

В 2013 году услуги инфраструктуры по перевозке пассажиров в дальнем следовании составили 96,5% к уровню 2012 года, в пригородном сообщении - 96,7%.

Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2013 года № 2074-р и от 4 июля 2014 года № 1232-р утверждены годовые отчеты ОАО «РЖД» за 2012 год и за 2013 год с распределением чистой

прибыли по результатам финансового года соответственно в сумме 14110,0 млн. рублей и 740,0 млн. рублей.

8. Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия отсутствуют.

9. Выводы:

9.1. Законодательная база, регулирующая отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, является неполной и требует актуализации. Не сформирована законодательная база, регламентирующая формирование государственного заказа на услуги в сфере пассажирских железнодорожных перевозок.

9.2. Не реализованы требования антимонопольного законодательства в части демополизации рынка железнодорожных перевозок с переходом от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

9.3. В соответствии с Федеральным законом от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» вопросы организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении с 2005 года отнесены к полномочиям органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения, осуществляемым данными органами самостоятельно за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации.

В результате несбалансированного двухуровневого регулирования тарифов за проверенный период (2012-2013 годы) расходы федерального бюджета на организацию перевозок населения железнодорожным

транспортом в пригородном сообщении составили 50 000 млн. рублей, а расходы бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение полномочий по организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении составили 15 159 млн. рублей.

9.4. В целях государственной поддержки пригородных пассажирских перевозок Правительством Российской Федерации в 2011 году было принято решение об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на период с 1 января 2011 года по 31 декабря 2012 года (постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2011 года № 844).

Впоследствии срок действия льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта постановлениями Правительства Российской Федерации продлевался дважды и в настоящее время установлен по 31 декабря 2014 года (постановление Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2013 г. № 1239).

Льготный исключительный тариф был установлен в виде коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, установленным Федеральной службой по тарифам.

Таким образом, практически вся (99 процентов) инфраструктурная составляющая тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении была отнесена на федеральный бюджет.

9.5. В проверенном периоде за счет средств федерального бюджета осуществлялось субсидирование потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

На вышеуказанные цели ОАО «РЖД» предоставлены субсидии в 2012 году в сумме 25 000,0 млн. рублей, в 2013 году – 25 000,0 млн. рублей, в первом полугодии 2014 года – 7 872 млн. рублей.

Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 год» так же предусмотрены бюджетные ассигнования в сумме 25 000,0 млн. рублей на субсидирование потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

При этом нормативный правовой акт, устанавливающий льготный тариф на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в сфере пригородных пассажирских перевозок на 2015 год, не издан.

9.6. Минфином России и Минтрансом России распоряжение Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 года № 1322-р не выполнено.

В федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов бюджетные ассигнования субъектам Российской Федерации на расходы по компенсации потерь, возникающих при установлении органами государственной власти субъектов тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня, не предусматривались.

Предлагаемый Минфином России в 2011 году комплекс мер, включающий оказание Минфином России дополнительной финансовой помощи бюджетам субъектов Российской Федерации за счет средств федерального бюджета в виде дотаций на поддержку мер по сбалансированности бюджетов субъектов Российской Федерации, совершенствование Минтрансом России системы учета и отчетности в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, передача в 2011-2012 годах в собственность ППК имущества для осуществления перевозочной деятельности своевременно не

был реализован.

9.7. Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384) предусматривалось на втором этапе (2003-2005 годы) ее реализации создание пригородных пассажирских компаний. Фактически указанная работа частично завершена только в 2012 году без достаточной проработки с органами государственной власти субъектов Российской Федерации мер по сокращению убыточности пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

Мероприятия по передаче компаниям пригородных пассажирских перевозок мотор-вагонного подвижного состава и мотор-вагонных депо, планировавшиеся к реализации на втором этапе реформы, до настоящего времени не выполнены.

При этом плата за пользование подвижным составом, его техническое обслуживание и текущий ремонт, стоимость услуг по управлению и эксплуатации, сублизинговые платежи по договорам с ОАО «РЖД» составляют почти 80 % общего объема расходов пригородных пассажирских компаний, учитываемых при формировании тарифов на уровне субъектов Российской Федерации.

9.8. Несмотря на установленный льготный исключительный тариф на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, финансовые результаты деятельности 19 из 25 пригородных пассажирских компаний за 2013 год были убыточными. Общая сумма убытков составила 6 538,2 млн. рублей (за 2012 год аналогичные показатели составили 18 и 6 447,8 млн. рублей соответственно).

По результатам 2013 года наибольшие убытки имели пригородные пассажирские компании «Черноземье» (1 362,6 млн. рублей) и «Северная ППК» (1 273,2 млн. рублей). Расходы указанных компаний по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении более чем в три раза превышали доходы, полученные от перевозочной деятельности.

9.9. Несвоевременное принятие отдельными субъектами Российской Федерации мер по приведению тарифов на перевозки пассажиров

железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в соответствие с экономически обоснованными затратами привело к резкому повышению указанных тарифов в 2012 – 2014 годах.

Рост тарифов на перевозки пассажиров в 2014 году по отношению к 2013 году составил в Республике Бурятия 292,9 процента, в Республике Татарстан 225 процентов, в Пензенской области 166,7 процента, в Амурской области 150,0 процентов, в Кировской области 142,9 процента и т.д.

9.10. По данным ОАО «РЖД» из-за не полной компенсации субъектами Российской Федерации потерь перевозчиков в результате установления тарифов на перевозку пассажиров ниже экономически обоснованного уровня за период с 2012 по 2014 год отменено 894 поезда.

В том числе в Белгородской области - 58 поездов (из них в 2014 году – 44), в Республике Татарстан - 52 поезда (из них в 2014 году – 48), в Ставропольском крае – 51 поезд, в Новгородской области - 48 поездов (из них в 2014 году – 16), в Свердловской области - 39 поездов (из них в 2014 году – 24) и т.д.

При этом данные Росстата свидетельствует о ежегодном росте объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования. В 2013 году в пригородном сообщении перевезено 969 млн. чел., что на 27 млн. чел. (102,9%) больше по сравнению с 2012 годом (942 млн. чел.).

9.11. Двухуровневое регулирование тарифов в пассажирских перевозках железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении ФСТ России и субъектами Российской Федерации требует пересмотра, так как инфраструктура железнодорожного транспорта используется для всех видов перевозок, включающих грузовые, дальнего следования и пригородного сообщения, и соответственно все затраты на предоставление услуг инфраструктуры может объективно рассчитать только ФСТ России, а возможности перепроверить тарифную составляющую на инфраструктуру, аренду и ремонт подвижного состава у субъектов Российской Федерации отсутствуют.

9.12. В проверенном периоде ОАО «РЖД» оказывало ООО «Аэроэкспресс» услуги по использованию инфраструктуры

железнодорожного транспорта с применением льготного исключительного тарифа в виде коэффициента 0,01 к тарифам, установленным Федеральной службой по тарифам.

При этом ООО «Аэроэкспресс» использует в своей деятельности коммерческие тарифы и не включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте по разделу 1 «Железнодорожные перевозки», в котором учтены пригородные пассажирские компании.

На основании ежеквартальных отчетов ОАО «РЖД» о потерях в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, Росжелдором компенсированы потери ОАО «РЖД» в части оказанных услуг ООО «Аэроэкспресс» в 2012 - 2013 годах и за I полугодие 2014 года в сумме 1 477,7 млн. рублей.

9.13. Росжелдором проверки целевого использования субсидий, а так же проверки достоверности отчетов о потерях в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, не проводились.

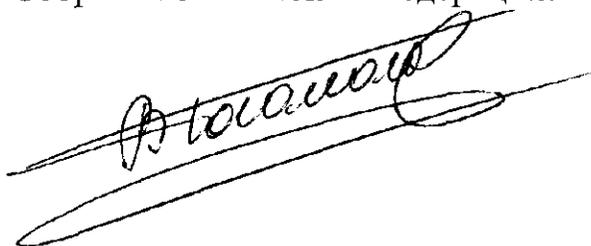
9.14. С учетом предоставленных в 2012 – 2013 годах субсидий из федерального бюджета ОАО РЖД в сумме 50 000,0 млн. рублей, в том числе в 2013 году в сумме 25 000,0 млн. рублей, не компенсированные из федерального бюджета потери в доходах от предоставления услуг инфраструктуры в сфере пригородного сообщения по льготным исключительным тарифам составили 15 231 млн. рублей, в том числе в 2013 году - 8 291,0 млн. рублей. Из-за несовершенной системы ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности и тарифным составляющим, включая предоставляемую отчетность в Росжелдор о потерях в доходах от предоставления услуг инфраструктуры в сфере пригородного сообщения, подтвердить достоверно обоснованность указанных данных не представляется возможным.

10. Предложения:

Направить:

1. Представления Счетной палаты президенту ОАО «Российские железные дороги», руководителю Федерального агентства железнодорожного транспорта и руководителю Федеральной службы по тарифам.
2. Информационные письма в Правительство Российской Федерации, в Минтранс России.
3. Информацию об основных итогах и отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

Аудитор



В.Н.Богомолов