

*Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 23 ноября 2017 года № 63К (1208) «О результатах совместного контрольного мероприятия «Проверка отдельных вопросов финансово-хозяйственной деятельности пригородных пассажирских компаний в части организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года» (совместно с контрольно-счетными органами субъектов Российской Федерации)»:*

*Утвердить отчет о результатах совместного контрольного мероприятия.*

*Направить представления Счетной палаты Российской Федерации президенту открытого акционерного общества «Российские железные дороги», генеральному директору акционерного общества «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания», генеральному директору акционерного общества «Северная пригородная пассажирская компания».*

*Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах совместного контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.*

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах совместного контрольного мероприятия «Проверка отдельных вопросов финансово-хозяйственной деятельности пригородных пассажирских компаний в части организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года» (совместно с Контрольно-счетной палатой Ростовской области и Контрольно-счетной палатой Ярославской области)**

**Основание для проведения контрольного мероприятия:** пункт 3.9.0.5  
Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2017 год.

#### **Предмет контрольного мероприятия**

Деятельность акционерного общества «Северная пригородная пассажирская компания» и акционерного общества «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» по организации пригородных пассажирских перевозок;

исполнение акционерным обществом «Северная пригородная пассажирская компания» и акционерным обществом «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и субъектов Российской Федера-

ции, а также документов, регламентирующих порядок организации пассажирских перевозок и условия предоставления субсидий.

### **Объекты контрольного мероприятия**

Акционерное общество «Северная пригородная пассажирская компания» (г. Ярославль);

акционерное общество «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» (г. Ростов-на-Дону);

открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (г. Москва) (далее - ОАО «РЖД»).

**Срок проведения контрольного мероприятия:** с июня по ноябрь 2017 года.

### **Цель контрольного мероприятия**

Анализ организации и финансовых результатов деятельности акционерного общества «Северная пригородная пассажирская компания» и акционерного общества «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» по осуществлению пригородных пассажирских перевозок.

**Проверяемый период деятельности:** 2015-2016 годы и истекший период 2017 года, при необходимости - более ранний период.

### **Краткая характеристика деятельности объектов проверки**

Акционерное общество «Северная пригородная пассажирская компания» (далее - АО «СППК», Общество) и акционерное общество «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» (далее - АО «СКПК», Общество) включены в реестр естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль, в раздел I «Железнодорожные перевозки» в соответствии с приказами ФСТ России от 6 апреля 2011 года № 119-т и от 30 октября 2009 года № 382-т (изменения от 21 апреля 2011 года № 162-т), соответственно.

Размер уставных капиталов каждого из обществ состоит из номинальной стоимости акций, приобретенных акционерами, и составляет 100,0 тыс. рублей (100 штук обыкновенных акций номинальной стоимостью 1000 рублей каждая).

В структуру уставных капиталов обществ имущественный комплекс не вносился.

Акционерами АО «СППК» являются ОАО «РЖД» с долей в уставном капитале 99 % (99 акций) и автономная некоммерческая организация «Центр организационного обеспечения структурной реформы на железнодорожном транспорте» с долей в уставном капитале 1 % (1 акция).

Акционерами АО «СКППК» являются ОАО «РЖД» с долей в уставном капитале 74 % (74 акции) и государственное унитарное предприятие Ростовской области «Ростовавтодор» с долей в уставном капитале 26 % (26 акций).

АО «СППК» и АО «СКППК» являются дочерними компаниями ОАО «РЖД».

Уставы компаний утверждены решениями общего собрания акционеров от 10 мая 2017 года (протокол № 21) и 11 мая 2017 года (протокол № 41).

ОАО «РЖД» в проверяемом периоде оказывало услуги обществам по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а также по предоставлению в аренду подвижного состава, текущего и капитального ремонта подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижного состава. Моторвагонный подвижной состав и пассажирские вагоны на локомотивной тяге передавались указанным пригородным компаниям в аренду от ОАО «РЖД» в соответствии с заключаемыми договорами по ставкам, устанавливаемым ОАО «РЖД».

### **Результаты контрольного мероприятия**

**Цель: анализ организации и финансовых результатов деятельности акционерного общества «Северная пригородная пассажирская компания» и акционерного общества «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» по осуществлению пригородных пассажирских перевозок**

#### **1. Анализ реализации нормативных правовых актов и иных распорядительных документов, регламентирующих порядок организации пассажирских перевозок**

**1.1.** Создание пригородных пассажирских компаний в форме акционерных обществ, в том числе АО «СКППК» и АО «СППК», осуществлено во исполнение второго этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 (далее - Программа структурной реформы).

Программой структурной реформы при создании компаний пригородных пассажирских перевозок предусматривалось, что им должны принад-

лежать: моторвагонный подвижной состав; моторвагонные депо; вокзалы с преимущественно пригородным движением; павильоны, платформы, кассовое оборудование; часть имущества пассажирского хозяйства, относящегося к пригородным перевозкам.

Фактически на балансе АО «СППК» и АО «СКППК» из перечисленного имущества находится кассовое оборудование (аппаратные комплексы «АРМ стационарного кассира»; переносное кассовое оборудование; билетопечатающие устройства; терминалы самообслуживания) общей балансовой стоимостью (остаточной стоимостью):

- в АО «СКППК» - 120,7 млн. рублей (65,1 млн. рублей) в количестве 1076 единиц, из них: в эксплуатации - 85,9 млн. рублей (47,7 млн. рублей) в количестве 460 единиц, на консервации - 34,8 млн. рублей (17,3 млн. рублей) в количестве 616 единиц;

- в АО «СППК» - 64,6 млн. рублей (23,9 млн. рублей) в количестве 511 единиц, из них 126 единиц переносного кассового оборудования ПТК МК-38Ф модернизировано в первом полугодии 2017 года на общую сумму 2,2 млн. рублей.

Концепцией развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р (далее - Концепция), подведены итоги реализации Программы структурной реформы и определены стратегические цели развития комплекса пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, принципы организации пригородного железнодорожного сообщения, принципы управления и владения активами пригородного пассажирского комплекса.

Концепцией предусмотрено, что подвижной состав может принадлежать перевозчику, ОАО «РЖД», субъекту Российской Федерации, производителю подвижного состава, лизинговой компании и другим владельцам.

При наличии заинтересованности субъекта Российской Федерации или пригородной пассажирской компании в пригородном подвижном составе, принадлежащем ОАО «РЖД», Концепцией предусмотрена целесообразность внесения подвижного состава в уставный капитал пригородных пассажирских компаний на паритетных условиях с субъектами Российской Федерации и иными акционерами пригородных пассажирских компаний.

Одновременно возможна продажа принадлежащего ОАО «РЖД» подвижного состава любому заинтересованному участнику рынка.

В свою очередь, ни АО «СКППК», ни АО «СППК», а также исполнительные органы власти Ростовской и Ярославской областей не выражали заинтересованности в передаче (покупке) подвижного состава ОАО «РЖД» в уставный капитал (собственность) указанных пригородных компаний.

Пунктом 12 Плана мероприятий по реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р, предусмотрено внесение Минтрансом России в Правительство Российской Федерации проекта федерального закона об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации в срок до мая 2014 года.

Минтрансом России в 2014 году разработан указанный проект федерального закона, но до настоящего времени осуществляется его доработка. В Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации указанный проект федерального закона не вносился.

Таким образом, федеральный закон об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации, являющийся ключевым в системе нормативного правового регулирования отношений между субъектами рынка пригородных перевозок (субъект Российской Федерации, перевозчик, пассажир, владелец инфраструктуры, федеральные органы исполнительной власти), в рамках которого должны быть предусмотрены механизмы развития конкуренции на рынке пассажирских железнодорожных перевозок, обеспечение инвестиционной привлекательности пассажирских перевозок, в том числе обновление подвижного состава, регламентация процедур подготовки и проведения конкурсов на право заключения договоров об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения, обеспечения недискриминационных условий доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта для перевозчиков, до настоящего времени не принят.

**1.2.** В проверяемом периоде АО «СППК» осуществляло перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении по территориям 7 субъектов Российской Федерации (2 федеральных округов Российской Федерации):

- Центральный федеральный округ: Ярославская, Костромская, Ивановская и Владимирская области;
- Северо-Западный федеральный округ: Архангельская и Вологодская области, Республика Коми.

АО «СКППК» осуществляло перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении также по территориям 7 субъектов Российской Федерации (двух федеральных округов Российской Федерации):

- Южный федеральный округ: Ростовская область, Краснодарский край;
- Северо-Кавказский федеральный округ: Ставропольский край, Республика Северная Осетия - Алания, Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика и Кабардино-Балкарская Республика.

Проверка показала, что в указанных субъектах Российской Федерации в проверяемом периоде приняты необходимые нормативные правовые акты в сфере регулирования отношений пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Так, комплексные планы транспортного обслуживания населения на средне- и долгосрочную перспективу до 2030 года в части пригородных пассажирских перевозок Ростовской и Ярославской областей утверждены первым заместителем губернатора Ростовской области 30 декабря 2015 года и постановлением правительства Ярославской области от 12 июля 2016 года по согласованию с заместителем Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденовым.

В 2016 году не обеспечено заключение долгосрочного договора между Ярославской областью и пригородным перевозчиком, предусмотренное пунктом 4.1 комплексного плана транспортного обслуживания населения Ярославской области на средне- и долгосрочную перспективу до 2030 года в части пригородных пассажирских перевозок, утвержденного постановлением правительства Ярославской области от 12 июля 2016 года № 810-п. Организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Ярославской области в 2016-2017 годах осуществлялась на основании договоров на организацию транспортного обслуживания населения, заключаемых ежегодно между департаментом транспорта Ярославской области и АО «СППК» (от 28 декабря 2015 года № 14 ОП/2015/жд 193 в 2016 году и от 8 февраля 2017 года № 01-ОП/2017/СППК-020-2017 в 2017 году).

## **2. Оценка организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территориях субъектов Российской Федерации**

**2.1.** В целях организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении между пригородными компаниями (АО «СППК», АО «СКППК») и уполномоченными органами в субъектах Российской Федерации ежегодно заключались договоры

(государственные контракты) об организации транспортного обслуживания населения, в которых были определены маршруты движения железнодорожных пригородных поездов по территории соответствующего субъекта, их протяженность, количество дней курсирования в год, составность поездов (количество вагонов) и объемы вагоно-километровой работы.

Информация о планируемой и фактически выполненной в 2015-2016 годах и за 9 месяцев 2017 года АО «СКППК» транспортной работе в регулируемом сегменте приведена в таблице:

Субъект Российской Федерации	Количество маршрутов	Протяженность маршрутной сети, км	План, вагоно-км	Удельный вес, %	Факт, вагоно-км
2015 г.					
Ростовская область	18	1910	12878118	50,2	12835375
Ставропольский край	12	842	7340150	28,6	6767930
Краснодарский край	8	621	3742130	14,6	3643870
Кабардино-Балкарская Республика	3	203	817600	3,2	817326
Республика Дагестан	3	251	647160	2,5	624248
Республика Северная Осетия - Алания	2	57	166440	0,6	171224
Карачаево-Черкесская Республика	1	37	54020	0,2	48312
Всего	47	3921	25645618	100,0	24908285
2016 г.					
Ростовская область	21	1995	13162596	48,5	13042223
Ставропольский край	13	1028	7757664	28,6	6902304
Краснодарский край	9	630	4358276	16,0	3969828
Республика Дагестан	3	251	852048	3,1	852048
Кабардино-Балкарская Республика	3	203	819840	3,0	943776
Республика Северная Осетия - Алания	2	57	166896	0,6	272688
Карачаево-Черкесская Республика	1	33	48312	0,2	48312
Всего	52	4197	27165632	100,0	26031179
9 месяцев 2017 г.					
Ростовская область	20	2005	9798471	52,2	9698950
Ставропольский край	13	937	4332929	23,1	4296184
Краснодарский край	9	630	2921135	15,6	2865280
Республика Дагестан	3	251	906474	4,8	902832
Кабардино-Балкарская Республика	3	203	637728	3,4	637728
Республика Северная Осетия - Алания	2	57	131040	0,7	131040
Карачаево-Черкесская Республика	1	33	36036	0,2	35977
Всего	51	4116	18763813	100,0	18567991

Наибольший объем транспортной работы осуществляется АО «СКППК» по территории Ростовской области (более 50 процентов).

Маршрутная сеть АО «СКППК» включает неэлектрифицированные участки на 4 маршрутах Ростовской области (Ростов - Сальск, Сальск - Волгодонская, Сальск - Куберле, Лихая - Морозовская), на 3 маршрутах Ставропольского края (Минеральные Воды - Буденновск, Невинномысская - Черкесск, Палагиада - Ставрополь - Темижбекская), на 1 маршруте Краснодарского края (Кавказская - Темижбекская) и на 1 маршруте Карачаево-Черкесской Республики (Невинномысская - Черкесск).

На отдельных маршрутах находятся участки, доступность в которые возможна только железнодорожным пригородным сообщением (безальтернативные): в Ростовской области - в составе 13 маршрутов, в Ставропольском крае - 4 маршрутов, в Краснодарском крае - 1 маршрута, в Республике Дагестан - в составе всех 3 маршрутов.

Запланированный объем транспортной работы в 2015 году не был выполнен на 2,9 %, в 2016 году - на 4,2 %, что связано с введением ОАО «РЖД» технологических окон.

Вместе с тем фактический объем транспортной работы за 2016 год по отношению к 2015 году вырос на 4,5 % в связи с увеличением протяженности маршрутной сети (включены новые маршруты по территориям Ростовской области, Ставропольского края, Краснодарского края).

Следует отметить, что в 2014 году фактический объем вагоно-километровой работы по АО «СКППК» составил 26550,3 тыс. вагоно-км, в 2015 году снижение вагоно-километровой работы по сравнению с 2014 годом составило 6,6 процента.

Сведения о средней населенности вагона в пригородном сообщении по АО «СКППК» характеризуются следующими данными:

(чел./ваг.)

Субъект Российской Федерации	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Отклонение, %	
				2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Ростовская область	42,1	37,7	33,6	- 10,5	- 4,1
Ставропольский край	22,2	15,3	15,2	- 31,1	- 0,7
Краснодарский край	22,0	23,4	20,0	+ 6,4	- 14,5
Республика Северная Осетия - Алания	8,5	7,9	7,8	- 7,1	- 1,3
Республика Дагестан	8,1	9,5	7,9	+ 17,3	- 16,8
Карачаево-Черкесская Республика	32,4	20,2	20,0	- 37,7	- 1,0
Кабардино-Балкарская Республика	12,4	13,1	10,9	+ 5,6	- 16,8
Всего	32,3	27,7	24,7	- 14,2	- 10,8

Приведенные данные показывают, что средняя населенность вагонов ежегодно снижается.

При снижении вагоно-километровой работы средняя населенность вагонов АО «СКППК» в 2015 году снизилась на 14,2 % и составила 27,7 чел./ваг., в 2016 году - снизилась на 10,8 % и составила 24,7 чел./ваг.

Информация о планируемой и фактически выполненной в 2015-2016 годах и за 9 месяцев 2017 года АО «СППК» транспортной работе в регулируемом сегменте приведена в таблице:

Субъект Российской Федерации	Количество маршрутов	Протяженность маршрутной сети, км	План, вагоно-км	Удельный вес, %	Факт, вагоно-км
2015 г.					
Ярославская область	8	550	6851727	39,5	6726808
Владимирская область	4	171	681850	3,9	681850
Ивановская область	4	312	1671911	9,6	1467457
Костромская область	8	559	1919568	11,1	1781298
Вологодская область	6	589	1487602	8,6	1487808
Архангельская область	19	1577	3747286	21,6	3160942
Республика Коми	6	750	978469	5,6	956596
Всего	55	4508	17338413	100,0	16262759
2016 г.					
Ярославская область	8	550	6424962	40,1	6373880
Владимирская область	4	171	658908	4,1	658908
Ивановская область	4	312	1388102	8,7	1384643
Костромская область	8	559	1705314	10,6	1648768
Вологодская область	6	589	1622456	10,1	1622456
Архангельская область	19	1577	3300783	20,6	3284397
Республика Коми	6	750	938398	5,9	938398
Всего	55	4508	16038923	100,0	15911450
9 месяцев 2017 г.					
Ярославская область	7	550	4959576	40,6	4957586
Владимирская область	4	171	483102	4,0	483102
Ивановская область	4	312	1020642	8,4	1018514
Костромская область	8	559	1262438	10,3	1261346
Вологодская область	6	589	1273076	10,4	1273076
Архангельская область	19	1577	2528596	20,7	2528544
Республика Коми	6	750	684924	5,6	684924
Всего	54	4508	12212354	100,0	12207092

Наибольший объем транспортной работы осуществляется АО «СППК» по территории Ярославской области (более 40 процентов).

Маршрутная сеть АО «СППК» включает неэлектрифицированные участки на 3 маршрутах Ярославской области (Ярославль - Пищалкино, Варегово - Валулово, Ярославль Гл. - Иваново), на 3 маршрутах Владимирской области (Иваново - Ковров 1, Иваново - Ю. Польский, Ю. Польский - Александров 1), в Ивановской области на всех 4 маршрутах, на 2 маршрутах Костромской области (Кострома Нов. - Галич, Иваново - Ярославль Гл.), на 10 маршрутах в Архангельской области (Обозерская - Архангельск Гор., Архангельск Гор. - Сия, Онега - Малошуйка, Кулой - Коноша 1, Кулой - Кизема, Сольвычегодск - Кизема, Котлас Юж. - Суловка, Котлас Юж. - Урдома, Северодвинск - Ненокса, Северодвинск - Лайская), в Республике Коми на всех 6 маршрутах.

На отдельных маршрутах находятся участки, доступность в которые возможна только железнодорожным пригородным сообщением (безальтернативные): в Ярославской области - в составе 7 маршрутов, во Владимирской области - 2 маршрутов, в Ивановской области - на 1 маршруте, в Костромской области - 5 маршрутов, в Вологодской области - 4 маршрутов, в Архангельской области - 14 маршрутов, в Республике Коми - 6 маршрутов.

Запланированный объем транспортной работы в 2015 году не был выполнен на 6,2 %, в 2016 году - на 0,8 %, что связано с введением ОАО «РЖД» технологических окон.

Плановый и фактический объем транспортной работы (вагоно-километры) в 2016 году по сравнению с 2015 годом снизился по всем субъектам, за исключением Вологодской области, где объем планового показателя вырос на 8,3 %, а фактическое выполнение объема перевозок в вагоно-километрах достигло в 2016 году 100 % от запланированного.

Следует отметить, что в 2014 году фактический объем вагоно-километровой работы по АО «СППК» составил 18053,5 тыс. вагоно-км, в 2015 году снижение вагоно-километровой работы по сравнению с 2014 годом составило 9,9 процента.

При этом маршрут Кировской области «Котлас Южный - Пинюг» в 2015 году отменен (без восстановления) в связи с исключением его Кировской областью из договора транспортного обслуживания (в 2014 году АО «СППК» осуществляло перевозки по территории Кировской области).

Кроме того, отдельные маршруты на территориях Вологодской, Архангельской и Костромской областей отменялись с января 2015 года с последующим восстановлением в феврале 2015 года.

В 2016 году отменен маршрут «Ярославль Гл. - Нерехта», проходящий по территориям Ярославской и Костромской областей, в связи с низкой населенностью и исключением его Ярославской областью из договора транспортного обслуживания.

Сведения о средней населенности вагона в пригородном сообщении по АО «СППК» характеризуются следующими данными:

(чел./ваг.)

Субъект Российской Федерации	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Отклонение, %	
				2015 г. к 2014 г.	2016 г. к 2015 г.
Архангельская область	25,3	23,9	21,7	- 5,5	- 9,2
Владимирская область	15,3	15,9	15,3	+ 3,9	- 3,8
Ивановская область	21,1	20,2	18,3	- 4,3	- 9,4
Вологодская область	21,4	18,7	18,3	- 12,6	- 2,1
Костромская область	21,4	16,1	16,1	- 24,8	-
Ярославская область	20,5	17,8	16,6	- 13,2	- 6,7
Республика Коми	23,5	20,7	19,9	- 11,9	- 3,9
Кировская область	9,5				
Всего	21,5	19,2	18,1	- 10,7	- 5,7

Приведенные данные показывают, что наибольшая средняя населенность вагонов отмечается при перевозке пассажиров по территориям Архангельской области и Республики Коми.

При снижении вагоно-километровой работы средняя населенность вагонов АО «СППК» в 2015 году снизилась на 10,7 % и составила 19,2 чел./ваг., в 2016 году снизилась на 5,7 % и составила 18,1 чел./ваг.

## **2.2. Организация транспортного обслуживания на территории Ростовской области**

Общая эксплуатационная длина железнодорожных путей на территории Ростовской области составляет 1937 км (в том числе 934 км электрифицированных путей). Густота железнодорожной сети в области составляет 184 км на 1000 кв. км и превышает в 3,6 раза значение этого показателя по России.

В пригородном сообщении основной пассажиропоток приходится на пригород г. Ростова-на-Дону.

Организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Ростовской области в проверяемом периоде осуществлялась на основании государственного контракта от 13 апреля 2015 года № 31-ГК (далее - контракт № 31-ГК), заключенного между министерством транспорта Ростовской области и АО «СКППК».

Организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом осуществляется АО «СКППК» при условии компенсации потерь в доходах перевозчика, возникших в результате государственного регулирования тарифов на перевозку.

Следует отметить, что по условиям контракта срок его действия был установлен до 31 декабря 2017 года и распространен на отношения, возникшие с 1 января 2015 года, то есть в том числе на период (с 1 января по 12 апреля 2015 года), предшествующий моменту его заключения.

Данные обстоятельства свидетельствуют о фактическом отсутствии регулирования в части организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Ростовской области с 1 января по 12 апреля 2015 года, поскольку перечень прав и обязанностей, маршрутная сеть, порядок предоставления отчетности сторонами в данном периоде определены не были.

В нарушение пункта 4.7 контракта № 31-ГК АО «СКППК» не представляло в 2015 году государственному заказчику ежемесячные отчеты по форме, установленной контрактом.

Данные отчеты формируются по показателям об объеме выполненной перевозчиком вагоно-километровой работы, количеству перевезенных пассажиров и объему полученного от такой деятельности дохода. Информация по данным показателям за период 2015 года представлена АО «СКППК» в ходе контрольного мероприятия.

Соответствующие отчеты АО «СКППК» за 2016 год и текущий период 2017 года были представлены и исследованы в ходе проверки.

На основании информации и указанных выше отчетов АО «СКППК» установлено, что в период 2015-2016 годов и 9 месяцев 2017 года перевозчиком достигнуты следующие показатели о количестве отправленных пассажиров и размере сложившихся доходов компании в рамках действующей маршрутной сети Ростовской области, которые приведены в следующих таблицах:

Доходы АО «СКППК» от перевозки пассажиров по Ростовской области за 2015-2017 гг., тыс. руб.						
категории пассажиров	2015 г.		2016 г.		9 месяцев 2017 г.	
	оплачено пассажирами	компенсация выпадающих доходов	оплачено пассажирами	компенсация выпадающих доходов	оплачено пассажирами	компенсация выпадающих доходов
Платные	256772,2		262431,8		223801,3	
Федеральные льготники		163091,2		156603,6		37348,8
Региональные льготники	3,0	172139,1	20,7	164335,7	26,2	61860,5

Доходы АО «СКППК» от перевозки пассажиров по Ростовской области за 2015-2017 гг., тыс. руб.						
категории пассажиров	2015 г.		2016 г.		9 месяцев 2017 г.	
	оплачено пассажирами	компенсация выпадающих доходов	оплачено пассажирами	компенсация выпадающих доходов	оплачено пассажирами	компенсация выпадающих доходов
Студенты	32990,7	32806,7	33464,9	33464,9	24712,0	24712,0
Иные категории		44518,3		47036,6		36214,2
Всего	289765,9	412555,3	295917,5	401440,9	248540,0	163135,5
Итого	702321,2		697358,4		411675,5	

Количество перевезенных пассажиров по Ростовской области за 2015-2017 гг., чел.			
Категории пассажиров	2015 г.	2016 г.	9 месяцев 2017 г.
Платные	5303963	5084393	3794406
Федеральные льготники	2737622	2409321	440477
Региональные льготники	3069167	2674846	974066
Студенты	971713	914605	618784
Прочие льготники	741826	725542	554795
Всего	12824291	11808707	6382528

В 2016 году вагоно-километровая работа проделана в объеме 12948296 км, или 98,4 % от плана, не выполнено - 214300 км. Так, перевозка на маршрутах «Хапры - Кизитеринка», «Батайск - Кизитеринка», «Хапры - Ростов» при общем объеме заказанной вагоно-километровой работы 152980 км в течение 2016 года АО «СКППК» не осуществлялась.

В 2017 году перевозки по маршруту «Ростов - Хапры - Кизитеринка - Ростов» с начала года также не производятся.

Невыполнение транспортного заказа в указанной выше части обусловлено осуществлением АО «СКППК» перевозок по маршрутам: «Ростов Главный - Кизитеринка», «Ростов Западный - Кизитеринка», «Ростов Западный - Ростов Главный», для удовлетворения потребности населения на этих участках.

При этом данные участки являются составными частями пути по направлениям, предусмотренным региональным транспортным заказом: «Хапры - Кизитеринка», «Батайск - Кизитеринка», «Хапры - Ростов», «Ростов - Хапры - Кизитеринка - Ростов», перевозки пассажиров по которым не осуществляются.

Таким образом, в нарушение пунктов 1.1 и 4.1 государственного контракта № 31-ГК АО «СКППК» не обеспечен необходимый уровень транспортного обслуживания, предусмотренный региональным транспортным

заказом по условиям контракта № 31-ГК, по следующим направлениям: в 2016 году - по 3 маршрутам («Хапры - Кизитеринка», «Батайск - Кизитеринка», «Хапры - Ростов»); в 2017 году - по 1 маршруту («Ростов - Хапры - Кизитеринка - Ростов»).

Также стоит отметить, что в период с 2012 по 2014 год организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Ростовской области осуществлялась на основании договора от 5 декабря 2011 года № 236-В, заключенного между минтранс Ростовской области (далее - минтранс РО) и АО «СКППК».

Информация о ежегодном объеме регионального транспортного заказа за период 2012-2017 годов в соответствии с условиями государственного контракта № 31-ГК и договора от 5 декабря 2011 года № 236-В приведена в таблице:

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Объем регионального заказа, вагоно-км	18760635	18912475	18912475	12878118	13162596	13147400
Динамика по отношению к прошлому году, %		+ 0,8	+ 0,0	- 31,9	+ 2,2	- 0,1
Динамика по отношению к 2012 г., %		+ 0,8	+ 0,8	- 31,4	- 29,8	- 29,9

Приведенные данные показывают, что в 2015 году произошло снижение объема регионального транспортного заказа на 31,9 % по сравнению с аналогичным показателем 2014 года.

В основном данное обстоятельство было обусловлено сокращением по ряду маршрутов дней курсирования электропоездов, в том числе за счет выходных дней, снижения суточной частоты рейсов и составности в ряде поездов. При этом общая протяженность маршрутных сетей практически не изменилась.

Одним из маршрутов, определенных транспортным заказом Ростовской области в соответствии с контрактом № 31-ГК, является маршрут «Ростов - Азов - Ростов».

По информации АО «СКППК», по маршрутной сети пригородного сообщения в Ростовской области показатель «Средняя населенность вагона» составлял: в 2015 году - 42,1 чел./ваг., в 2016 году - 37,7 чел./ваг., за 6 месяцев 2017 года - 33,6 чел./ваг.

При этом указанный показатель на маршрутном участке Батайск - Азов - Батайск в 2015-2017 годах сложился на очень низком уровне, от 3 до 15 чел./ваг., и имеет тенденцию к ежегодному снижению.

Данный факт свидетельствует о низкой эффективности указанного маршрута, а также с учетом существования альтернативных автобусных маршрутов о наличии резерва оптимизации маршрутной сети на территории Ростовской области в целях снижения расходов перевозчика и, соответственно, уменьшения затрат, учитываемых при установлении экономически обоснованного уровня тарифа.

### **2.3. Организация транспортного обслуживания на территории Ярославской области**

Организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Ярославской области в проверяемом периоде осуществлялась на основании договоров, заключенных между департаментом транспорта Ярославской области и АО «СППК».

Проверкой установлено, что в 2015 году в ходе исполнения заказа на организацию транспортного обслуживания в объемы движения пригородных поездов вносились изменения в соответствии с показателями отчета о фактически оказанных объемах транспортных услуг, произведенных расходах, полученных доходах и образовавшихся при этом убытках (прибыли) при перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

Договоры в части объемов перевозок и маршрутов движения железнодорожных пригородных поездов по территории Ярославской области в 2016 и 2017 годах в целом соответствовали требованиям регионального транспортного заказа, установленным Комплексным планом транспортного обслуживания населения Ярославской области на средне- и долгосрочную перспективу до 2030 года в части пригородных пассажирских перевозок.

Выполнение транспортного заказа Ярославской области, предусмотренного договорами, по объему выполненной АО «СППК» вагоно-километровой работы за период 2015-2017 годов характеризовалось следующими показателями:

(тыс. вагоно-км за год)

2015 г.			2016 г.			9 месяцев 2017 г.		
факт	план	% выполнения	факт	план	% выполнения	факт	план	% выполнения
6726,8	6851,7	98,2	6373,9	6424,9	99,2	4957,6	4959,6	100,0

Невыполнение объемов работ по договорам транспортного обслуживания АО «СППК» объясняет технологическими особенностями работы железнодорожного транспорта (окна), регулированием составности в соот-

ветствии с фактической наполняемостью вагонов, что не повлияло на транспортное обслуживание и полностью удовлетворило потребность населения Ярославской области в перевозках, а также снизило расходы субъекта Российской Федерации.

Ежегодный объем транспортного заказа Ярославской области за период 2012-2017 годов в соответствии с условиями договоров, заключенных на транспортное обслуживание, приведен в таблице:

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Объем заказа, тыс. км	9919,3	8501,5	6965,5	6851,7	6424,9	6416,4
Динамика по отношению к прошлому году, %	0,0	- 14,3	- 18,1	- 1,6	- 6,2	- 0,1
Динамика по отношению к 2012 году, %		- 14,3	- 29,8	- 30,9	- 35,2	- 35,3

Приведенные данные свидетельствуют о ежегодном снижении транспортного заказа. За 5 лет с 2013 по 2017 год объем транспортного заказа снизился на 35,3 %. В основном данное обстоятельство было обусловлено сокращением дней курсирования электропоездов по ряду маршрутов, в том числе за счет выходных дней и снижения суточной частоты рейсов и составности в ряде поездов. При этом общая протяженность маршрутных сетей практически не изменилась.

### **3. Проверка и анализ первичных документов, обосновывающих потребность в средствах бюджетов субъектов Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах в связи с осуществлением пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении**

**3.1.** В соответствии с договорами, заключаемыми с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, расходы бюджетов субъектов Российской Федерации в части транспортного обслуживания осуществлялись по трем направлениям:

- возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров;
- компенсация расходов в связи с перевозкой обучающихся;
- компенсация расходов в связи с перевозкой региональных льготников.

Сведения об объемах бюджетных ассигнований, полученных АО «СКППК» и АО «СППК» из бюджетов субъектов Российской Федерации, а также о количестве отправленных пассажиров в пригородном сообщении характеризуются следующими данными:

(тыс. руб.)

	2014 г.	2015 г.	2016 г.	9 месяцев 2017 г.
<b>АО «СКППК»</b>				
Субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров	117150	110075	333435	133608
в том числе за прошлые периоды	3860	21435	45129	37089
Субсидии на компенсацию расходов в связи с перевозкой обучающихся	98904	68021	80957	51781
в том числе за прошлые периоды	40836	8122	11366	2903
Субсидии на компенсацию расходов в связи с перевозкой региональных льготников	159399	129465	143507	55874
в том числе за прошлые периоды	21801	7840	12438	8853
<b>Всего</b>	<b>375452</b>	<b>307561</b>	<b>557900</b>	<b>241262</b>
Количество отправленных пассажиров, тыс. чел.	22647	19460	18497	11129
<b>АО «СППК»</b>				
Субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров	659397	959252	1248583	611313
в том числе за прошлые периоды	36444	58379	160907	94029
Субсидии на компенсацию расходов в связи с перевозкой обучающихся	25263	28108	24779	13443
в том числе за прошлые периоды	-	-	-	3407
Субсидии на компенсацию расходов в связи с перевозкой региональных льготников	27964	32262	33986	21544
в том числе за прошлые периоды	-	-	-	2499
<b>Всего</b>	<b>712624</b>	<b>1019621</b>	<b>1307349</b>	<b>646300</b>
Количество отправленных пассажиров, тыс. чел.	9677	8644	8001	5833

Приведенные данные показывают, что рост объемов финансирования в 2016 году по сравнению с 2014 годом по АО «СКППК» составил 48,6 %, по АО «СППК» - 83,5 процента.

При этом количество отправленных пассажиров снизилось по АО «СКППК» на 4150 человек, или 18,3 %, по АО «СППК» - на 1676 человек, или 17,3 %, что свидетельствует о росте разницы между тарифами для населения и экономически обоснованными тарифами, устанавливаемыми субъектами Российской Федерации, а также о повышении нагрузки на субъекты Российской Федерации в связи с обязанностью финансирования недополученных доходов пригородными пассажирскими компаниями.

В АО «СКППК» наибольшая доля финансирования приходится на Ростовскую область: в 2014 году - 285,5 млн. рублей, или 76 % в общем объеме

финансирования, в 2015 году - 228,5 млн. рублей, или 74,3 %, в 2016 году - 281,6 млн. рублей, или 50,5 процента.

В АО «СППК» наибольшая доля финансирования приходится на Ярославскую область: в 2014 году - 214,3 млн. рублей, или 30 % в общем объеме финансирования, в 2015 году - 376,0 млн. рублей, или 36,9 %, в 2016 году - 497,1 млн. рублей, или 38 процентов.

Следует отметить, что в связи с неполным возмещением недополученных доходов пригородным пассажирским компаниям по поручениям Правительства Российской Федерации направлялись дополнительные бюджетные ассигнования.

Так, АО «СКППК» в 2014 году на возмещение недополученных доходов прошлых лет поступило 66,5 млн. рублей, в 2015 году - 37,4 млн. рублей, в 2016 году - 68,9 млн. рублей.

АО «СППК» в 2014 году на возмещение недополученных доходов прошлых лет поступило 36,4 млн. рублей, в 2015 году - 58,4 млн. рублей, в 2016 году - 160,9 млн. рублей.

### 3.2. АО «СКППК» (Ростовская область)

Ежегодно из бюджета Ростовской области выделяются средства на компенсацию выпадающих доходов АО «СКППК» от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Сведения об общих объемах финансирования АО «СКППК» из бюджета Ростовской области в 2015-2016 годах и текущем периоде 2017 года по видам субсидирования представлены в таблице:

(тыс. руб.)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	9 месяцев 2017 г.
Всего	232060	196219	285473	228487	281592	133486
На возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров	56553	56550	64704	59326	106405	56608
в том числе за прошлые периоды	-	-	-	10865	23562	6457
На возмещение выпадающих доходов на перевозку обучающихся	31727	-	62291	40739	33204	21949
в том числе за прошлые периоды	-	-	34945	7741	-	-
На возмещение выпадающих доходов на перевозку региональных льготников	143780	139669	158479	128422	141983	54929
в том числе за прошлые периоды	5571	12052	21704	7725	12059	8737

В целях возмещения в 2015-2017 годах межтарифной разницы в соответствии с положением о порядке предоставления субсидии организациям, осуществляющим перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, на возмещение недополученных доходов в связи с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, утвержденным постановлением правительства Ростовской области от 5 апреля 2012 года № 254 (далее - Положение о порядке предоставления субсидии на возмещение межтарифной разницы № 254), между минтрансом РО и АО «СКППК» были заключены договоры от 13 апреля 2015 года № 19-М, от 28 декабря 2015 года № 69-М, от 28 декабря 2016 года № 7-Г.

По условиям этих договоров (пункт 2.2.1) минтранс РО были приняты обязательства по предоставлению перевозчику в 2015-2017 годах субсидий в связи с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом на территории Ростовской области в сроки, установленные договорами, в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в областном бюджете на соответствующий финансовый год, и лимитов бюджетных обязательств на указанные цели.

Следует отметить, что объем субсидий на возмещение межтарифной разницы, полученный АО «СКППК» в 2016 году, увеличился по сравнению с аналогичным показателем 2015 года в 1,7 раза, что обусловлено увеличением разницы между экономически обоснованным тарифом и тарифом для населения.

В соответствии с данными статистической отчетности АО «СКППК» по форме № ЦО-22-пригород количество перевезенных пассажиров в 2013-2016 годах имело тенденцию к значительному снижению. Так, общее количество перевезенных по Ростовской области пассажиров в 2016 году уменьшилось по отношению к 2013 году на 30,7 % (в 2013 году - 17052 тыс. человек, в 2014 году - 15626,7 тыс. человек, в 2015 году - 12824,3 тыс. человек, в 2016 году - 11808,7 тыс. человек).

В проверяемом периоде у перевозчика возникали потери в доходах в связи с предоставлением минтранс РО субсидий на межтарифную разницу в меньшем объеме, чем было отражено в представленных ему отчетах.

Так, потери в доходах перевозчика, подлежащие возмещению из бюджета Ростовской области, составляли: на 1 января 2015 года - 3393,5 тыс. рублей по расчетам за 2014 год и были возмещены в 2015 году; на 1 января 2016 года - 289,0 тыс. рублей и на момент проверки не компенсиро-

рованы; по состоянию на 1 августа 2017 года - 7511,0 тыс. рублей, обусловленные в основном текущими расчетами.

Размер предоставленной по предварительному расчету субсидии за декабрь 2016 года превысил фактический размер недополученных перевозчиком доходов на 1014,3 тыс. рублей.

АО «СКППК» остаток субсидии за декабрь 2016 года в сумме 1014,3 тыс. рублей был перечислен в бюджет Ростовской области с нарушением установленного срока возврата остатка субсидии, предусмотренного пунктом 3.1 Положения о порядке предоставления субсидии на возмещение межтарифной разницы № 254, на 7 дней.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина от 8 июля 2014 года № Пр-1592 между министерством транспорта Ростовской области и АО «СКППК» было заключено соглашение от 12 мая 2015 года № 1-М об оплате перевозчику некомпенсированных выпадающих доходов, возникших в результате государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении на территории Ростовской области (межтарифная разница), за 2012-2014 годы.

По условиям соглашения от 12 мая 2015 года № 1-М общая сумма некомпенсированных выпадающих доходов составила 103676,4 тыс. рублей, в том числе: за 2012 год - 9542,0 тыс. рублей, за 2013 год - 86442,9 тыс. рублей, за 2014 год - 7691,5 тыс. рублей.

Как следует из положений соглашения от 12 мая 2015 года № 1-М, размер некомпенсированных выпадающих доходов определен сторонами как разница между суммой должного возмещения и суммой фактически произведенного минтрансом РО.

В соответствии с пунктом 3 указанного соглашения АО «СКППК» предоставило министерству рассрочку платежа указанной в соглашении суммы на 10 лет, до декабря 2024 года включительно.

На момент проверки общий объем предоставленной перевозчику минтрансом РО субсидии составил 22415,1 тыс. рублей, в том числе: в 2015 году - 7471,7 тыс. рублей, в 2016 году - 7471,7 тыс. рублей, в 2017 году - 7471,7 тыс. рублей, что соответствует условиям соглашения.

В целях компенсации в 2015-2017 годах части потерь в доходах, в связи с принятием субъектами Российской Федерации решений об установлении льгот по тарифам на проезд обучающихся, между минтрансом РО и АО «СКППК» были заключены договоры от 18 февраля 2015 года № 3-К, от 28 декабря 2015 года № 70-М, от 28 декабря 2016 года № 8-Г.

По условиям этих договоров (пункт 1.1) минтрансом РО были приняты обязательства по предоставлению перевозчику в 2015-2017 годах субсидий на возмещение части потерь в доходах в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров, являющихся обучающимися, которым устанавливается льгота по тарифам на проезд железнодорожным транспортом общего пользования в поездах пригородного сообщения в виде скидки в размере 50 % от действующего тарифа при оплате проезда на железнодорожных станциях, находящихся на территории Ростовской области, предусмотренная областным законом от 14 ноября 2013 года № 26-ЗС «Об образовании в Ростовской области».

Следует отметить, что объем субсидий на возмещение части потерь в доходах в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров, являющихся обучающимися, полученных АО «СКППК» в 2016 году, увеличился по отношению к 2015 году на 2 %, что связано с ростом тарифов на перевозки.

В соответствии с данными статистической отчетности АО «СКППК» по форме № ЦО-22-пригород количество перевезенных пассажиров, являющихся обучающимися, за последние четыре года имеет тенденцию к значительному снижению.

Так, общее количество перевезенных по Ростовской области учеников за 2016 год уменьшилось по отношению к 2013 году на 28,4 % (в 2013 году - 1278 тыс. человек, в 2014 году - 1188,2 тыс. человек, в 2015 году - 971,7 тыс. человек, в 2016 году - 914,6 тыс. человек).

По данным бухгалтерской отчетности АО «СКППК», дебиторская задолженность по расчетам за компенсацию части потерь в доходах в связи с принятием субъектами Российской Федерации решений об установлении льгот по тарифам на проезд обучающихся составила: на 1 января 2015 года - 7741,4 тыс. рублей, на 1 января 2016 года - не числилась, на 1 января 2017 года - 261,2 тыс. рублей в связи с перерасчетом объемов услуг за декабрь 2016 года.

Размер предоставленной по предварительному расчету субсидии за декабрь 2015 года превысил фактический размер недополученных перевозчиком доходов на 191,3 тыс. рублей.

АО «СКППК» остаток субсидии за декабрь 2015 года в сумме 191,3 тыс. рублей был перечислен в бюджет Ростовской области с нарушением установленного срока, предусмотренного пунктом 3.1 договора от 18 февраля 2015 года № 3-К, на 83 дня.

Размер предоставленной по предварительному расчету субсидии за декабрь 2016 года меньше фактического размера недополученных до-

ходов от перевозки обучающихся в указанном месяце, в связи с чем у перевозчика отражена дебиторская задолженность в размере 261,2 тыс. рублей. На момент проведения контрольного мероприятия данная задолженность не погашена.

Следует отметить, что порядком предоставления льготы по тарифам на проезд железнодорожным транспортом общего пользования в поездах пригородного сообщения и субсидии организациям железнодорожного транспорта на возмещение недополученных доходов в связи с предоставлением указанной льготы, утвержденным постановлением правительства Ростовской области от 20 сентября 2012 года № 900, не предусмотрено возмещение недостающей суммы в случае, если размер предоставленной на основании предварительного расчета субсидии меньше фактического размера недополученных доходов.

АО «СКППК» в адрес минтранса РО была направлена претензия от 1 августа 2017 года № 519СД о возмещении недополученных субсидий, связанных с предоставлением льготы от стоимости проезда на железнодорожном транспорте пригородного сообщения согласно договору от 28 декабря 2015 года № 70-М.

В случае решения данного вопроса в судебном порядке у минтранса РО могут возникнуть дополнительные расходы на судебные издержки, подлежащие возмещению из бюджета Ростовской области.

В целях возмещения расходов в 2015-2017 годах за бесплатный проезд региональных льготников на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении на территории Ростовской области, социальная поддержка которым предусмотрена областными законами Ростовской области от 22 октября 2004 года № 175-ЗС «О социальной поддержке ветеранов труда», от 20 сентября 2007 года № 763-ЗС «О ветеранах труда Ростовской области», от 22 октября 2004 года № 163-ЗС «О социальной поддержке тружениками тыла», от 22 октября 2004 года № 164-ЗС «О социальной поддержке граждан, пострадавших от политических репрессий», между министерством труда и социального развития Ростовской области (далее - минтруд РО) и АО «СКППК» были заключены контракты от 28 января 2015 года № 30-ап, от 2 марта 2016 года № 88-ап, от 7 марта 2017 года № 156-ап.

Положение о порядке финансирования и возмещения расходов на предоставление льготного проезда пригородным железнодорожным и водным транспортом, автомобильным транспортом пригородного межмуниципального и междугородного внутриобластного сообщений в соответствии с отдельными нормативными правовыми актами социальной направ-

ленности утверждено постановлением правительства Ростовской области от 15 декабря 2011 года № 232 (далее - Положение № 232).

В течение 2015-2016 годов и текущем периоде 2017 года АО «СКППК» ежемесячно в минтруд РО представлялись отчеты о фактически предоставленных льготах по услугам пригородного железнодорожного транспорта, которые подписывались обеими сторонами.

Следует отметить, что объем субсидий на возмещение расходов за бесплатный проезд региональных льготников на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении, полученных АО «СКППК» в 2016 году, увеличился по отношению к 2015 году на 10,6 %, что обусловлено ростом тарифов на перевозки.

При этом согласно данным первоначальных отчетов АО «СКППК», количество перевезенных пассажиров, являющихся региональными льготниками, в 2016 году уменьшилось по отношению к 2015 году на 9,2 процента.

В соответствии с данными отчетов АО «СКППК», количество перевезенных пассажиров, являющихся региональными льготниками Ростовской области, за последние 4 года имеет тенденцию к значительному снижению.

Так, общее количество перевезенных по Ростовской области региональных льготников (без учета региональных льготников Краснодарского края) за 2016 год уменьшилось по отношению к 2013 году на 31,7 % (в 2013 году - 3915,9 тыс. человек, в 2014 году - 3157,4 тыс. человек, в 2015 году - 2943,1 тыс. человек, в 2016 году - 2673,5 тыс. человек).

По данным бухгалтерской отчетности АО «СКППК», дебиторская задолженность по расчетам за возмещение расходов за бесплатный проезд региональных льготников по состоянию на 1 января 2015 года составила 41807,9 тыс. рублей, на 1 января 2016 года - 85123,2 тыс. рублей, на 1 января 2017 года - 91720,5 тыс. рублей, на 1 августа 2017 года - 90672,7 тыс. рублей.

Основными причинами образования дебиторской задолженности являлись: задолженность за декабрь предыдущего года, возмещение не в полном объеме расходов за бесплатный проезд региональных льготников, а также задолженность по судебным делам.

В ходе анализа причин возникновения выпадающих доходов АО «СКППК» от перевозки льготных категорий граждан установлено следующее.

В соответствии с условиями ежегодно заключаемых между министерством труда и социального развития Ростовской области (далее - минтруд РО) и АО «СКППК» контрактов на возмещение стоимости

предоставленных услуг по бесплатному проезду региональных льготников на АО «СКППК» возложена обязанность ежемесячно подавать отчетность о фактически предоставленных льготах по услугам пригородного железнодорожного транспорта по форме, установленной данными контрактами, которая подписывается обеими сторонами и принимается минтрудом РО к субсидированию.

В ряде случаев минтруд РО письменно отказывал АО «СКППК» в принятии отчетов и возвращал их на корректировку, в связи с тем, что АО «СКППК» при формировании отчета использовались данные о фактической стоимости оказанных услуг (собственных затрат) и количестве перевезенных пассажиров.

В свою очередь, минтрудом РО предельный размер возмещения расходов за бесплатный проезд региональных льготников (предельный размер возможной субсидии) рассчитывался на основании механизма, установленного Положением № 232, в соответствии с которым возмещение расходов транспортных организаций осуществляется пропорционально фактически произведенным перевозкам льготных категорий граждан в отчетном месяце, но не более 53 рублей в месяц за каждый выданный талон, согласно численности граждан, получивших единые проездные талоны на первое число месяца, в котором осуществляется возмещение.

Таким образом, при расчете минтрудом РО предельного размера возможного возмещения (субсидии) в соответствии с Положением № 232 и расчете АО «СКППК» фактических затрат применялись разные подходы и принципы.

В результате фактический результат деятельности перевозчика, отраженный в первоначально поданных отчетах, был выше предельного размера возможной компенсации, рассчитанного в соответствии с требованиями Положения № 232, в связи с чем минтрудом РО в адрес АО «СКППК» направлялись письма с указанием сумм, в пределах которых может быть осуществлено возмещение расходов перевозчика.

Принимая во внимание информацию о возможных объемах финансирования, перевозчиком формировались и направлялись в минтруд РО отчеты «О фактически предоставленных льготах по услугам пригородного железнодорожного транспорта», в которых стоимость предоставленных услуг по перевозкам «льготников» уменьшалась до соответствующих размеров. Указанные отчеты подписывались обеими сторонами и принимались минтрудом РО к субсидированию.

В связи с корректировкой в 2015-2016 годах и текущем периоде 2017 года отчетов о фактически предоставленных льготах по услугам пригородного железнодорожного транспорта выпадающие доходы АО «СКППК», которые не были приняты к возмещению минтрудом РО, составили 64709,9 тыс. рублей.

В ходе контрольного мероприятия установлено, что в данных АО «СКППК», отраженных в первоначальных отчетах, предоставленных в проверяемом периоде в министерство и статистических данных компании, сформированных по форме № ЦО-22-пригород, имеются расхождения:

	Количество региональных льготников, тыс. чел.		
	по статистической отчетности по форме № ЦО-22-пригород	по первоначальным отчетам	отклонение
2015 г.	3069,2	2943,1	126,1
2016 г.	2674,8	2673,5	1,3

По информации АО «СКППК», данный факт обусловлен тем, что в отчетности по форме № ЦО-22-пригород содержится информация как по региональным льготникам Ростовской области, так и по региональным льготникам Краснодарского края.

При этом отчеты в минтруде РО формируются по кодам льгот, соответствующим категориям граждан, для которых предусмотрено право бесплатного проезда в пригородных поездах законодательными актами Ростовской области на основании данных, выгруженных из Информационного хранилища «Пригородные пассажирские перевозки».

Следует отметить, что возмещение расходов транспортных организаций из бюджета Ростовской области осуществляется только за льготный проезд на территории Ростовской области отдельных категорий граждан, определенных законодательством Ростовской области.

Таким образом, граждане, льготы которым предоставлены другим субъектом Российской Федерации, не должны учитываться в отчетности по форме № ЦО-22-пригород по Ростовской области в строке «Льготы, предоставленные субъектами Российской Федерации».

В связи с этим отчетность по форме № ЦО-22-пригород по Ростовской области АО «СКППК» не отражает фактических данных о количестве перевезенных категорий граждан, льгота которым предоставляется за счет средств бюджета Ростовской области.

При этом отсутствие персонифицированного учета при пассажирских перевозках лиц, пользующихся бесплатным проездом, не позволяет установить реальный объем выпадающих доходов.

Введение персонифицированного учета позволило бы осуществлять расчет размера компенсации за перевозку льготных категорий граждан не от количества выданных талонов, а исходя из фактического количества таких пассажиров.

### **3.3. АО «СППК» (Ярославская область)**

Социальным кодексом Ярославской области, утвержденным законом Ярославской области от 19 декабря 2008 года № 65-з (далее - Социальный кодекс), постановлением правительства Ярославской области от 11 июня 2013 года № 671-п «Об установлении льготы по тарифам на проезд железнодорожным транспортом общего пользования» региональным льготным категориям граждан в качестве меры социальной поддержки предусмотрен бесплатный либо с предоставлением скидки проезд на железнодорожном транспорте пригородного сообщения на территории Ярославской области.

В целях реализации указанных положений постановлениями правительства Ярославской области утверждены порядки предоставления субсидий организациям железнодорожного транспорта, осуществляющим пригородные перевозки, в целях возмещения недополученных доходов до стоимости действующего тарифа в связи с оказанием услуг по перевозке указанных категорий граждан, а также порядок возмещения недополученных доходов в связи с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Главным распорядителем средств областного бюджета, предусмотренных на возмещение перевозчикам недополученных доходов, являлся департамент транспорта Ярославской области.

Предоставление субсидий осуществлялось в соответствии с ведомственной целевой программой на соответствующий финансовый год и плановый период, утверждаемой приказом департамента, в пределах средств, предусмотренных на данные цели в областном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период, доведенных лимитов бюджетных обязательств и утвержденного кассового плана.

Возмещение потерь в доходах и компенсации затрат на перевозку льготных категорий пассажиров в проверяемом периоде осуществлялось на основании договоров, заключенных АО «СППК» с департаментом транспорта Ярославской области.

Предоставление субсидии на возмещение потерь в доходах, возникающих в связи с установлением тарифов ниже экономически обосно-

ванного уровня на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, производилось в соответствии с порядком предоставления юридическим лицам (за исключением государственных (муниципальных) учреждений) и индивидуальным предпринимателям субсидии на возмещение затрат в связи с оказанием транспортных услуг, связанных с государственным регулированием тарифов, утвержденным постановлением правительства Ярославской области от 25 декабря 2009 года № 1242-п.

В проверяемом периоде установление экономически обоснованного тарифа (далее - ЭОТ) и тарифа на перевозку пассажиров производилось приказами департамента энергетики и регулирования тарифов по Ярославской области на основании предоставляемых документов о фактических затратах АО «СППК». Тарифы характеризовались следующими показателями в рублях за 1 пассажирокилометр:

(руб.)

Вид тарифа	2015 г.	2016 г.	2017 г.
ЭОТ	-	7,08	7,31
Тариф на перевозку	2,9	3,0	3,1

Информация об объемах субсидий, полученных АО «СППК» из бюджета Ярославской области за 2015-2016 годы и текущий период 2017 года на возмещение недополученных доходов в связи с разницей в тарифах, приведена в таблице:

(тыс. руб.)

	По представленным АО «СППК» отчетам	Получено из бюджета Ярославской области	Задолженность (гр. 2 - гр. 3)
1	2	3	4
Итого за 2015 г.	365467,5	339102,6	26364,9
Итого за 2016 г.	475679,9	432666,3	43013,6
за текущий период	449315,0	406301,4	43013,6
задолженность за 2015 г.	26364,9	26364,9	-
Итого за 9 месяцев 2017 г.	366880,8	192125,8	174755,1
за текущий период	322449,1	147694,0	174755,1
задолженность за 2016 г.	44431,7	44431,7	-

Следует отметить, что объем субсидий на возмещение межтарифной разницы, полученный АО «СППК» в 2016 году, увеличился по отношению к 2015 году в 1,2 раза в связи с ростом экономически обоснованного уровня тарифа.

Согласно данным статистической отчетности АО «СППК» по форме № ЦО-22-пригород общее количество перевезенных пассажиров в 2015 году составило 9598,5 тыс. человек, в 2016 году - 8828,9 тыс. человек. Количество перевезенных пассажиров в 2016 году уменьшилось по отношению к 2015 году на 8 процентов.

В соответствии с данными статистической отчетности АО «СППК» по форме № ЦО-22-пригород количество перевезенных пассажиров в 2013-2016 годах имеет тенденцию к значительному снижению.

Так, общее количество перевезенных по Ярославской области пассажиров в 2016 году уменьшилось по отношению к 2013 году на 12,8 процента.

Информация об объемах субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льготы по тарифам на проезд железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении детям в возрасте от 5 до 7 лет и обучающимся, полученных АО «СППК» из бюджета Ярославской области за 2015-2016 годы и текущий период 2017 года, приведена в таблице:

(тыс. руб.)

1	По представленным АО «СППК» отчетам	Получено из бюджета Ярославской области	Задолженность (гр. 2 - гр. 3)
Итого за 2015 г.	11620,6	8269,2	3351,4
Итого за 2016 г.	13361,2	10363,2	2998,0
за текущий период	10084,2	7086,2	2998,0
за предыдущий период 2015 г.	3277,0	3277,0	-
Итого за 9 месяцев 2017 г.	9985	8737	1248
за текущий период	6987	5739	1248
за предыдущий период 2016 г.	2998*	2998	-

\* Отчеты выставлены в 2016 году.

Информация об объемах субсидий на возмещение расходов за проезд региональных льготников на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении, полученных АО «СППК» из бюджета Ярославской области за 2015-2016 годы и текущий период 2017 года, приведена в таблице:

(тыс. руб.)

1	По представленным АО «СППК» отчетам	Получено из бюджета Ярославской области	Задолженность (гр. 2 - гр. 3)
Итого за 2015 г.	10033,6	8109,2	1924,4
Итого за 2016 г.	11403,0	11403,0	-

	По представленным АО «СППК» отчетам	Получено из бюджета Ярославской области	Задолженность (гр. 2 - гр. 3)
1	2	3	4
за текущий период	9478,6	9478,6	-
за предыдущий период 2015 г.	1924,4	1924,4	-
Итого за 9 месяцев 2017 г.	8483,0	5134,0	3349,0

В ходе анализа формы № ЦО-22-пригород по перевозкам пассажиров по территории Ярославской области установлено, что объем пассажирооборота в пассажирокилометрах за период 2015-2016 годов и первое полугодие 2017 года в разрезе категорий пассажиров составлял:

Виды льгот	Группа льгот	2015 г.		2016 г.		Первое полугодие 2017 г.		Всего
		объем, пасс. км.	%	объем, пасс. км.	%	объем, пасс. км.	%	
Федеральная льгота	Получатели набора социальных услуг	16215866	13,6	14481037	13,7	5749349	12,7	36446252
Федеральная льгота	Вне набора социальных услуг	121953	0,1	99212	0,1	44415	0,1	265580
Федеральная льгота	Члены Совета Федерации, депутаты Госдумы, судьи Конституционного Суда	773	0	116	0	-	0	889
Региональная льгота	Льготы, предоставленные субъектами РФ	7043356	5,9	6407420	6,1	2222699	4,9	15673475
Другие виды льгот	Железнодорожники	25309385	21,2	24382513	23,1	11422617	25,3	61114515
Другие виды льгот	Военнослужащие	144252	0,1	122256	0,1	66449	0,2	332957
Другие виды льгот	Учащиеся	8056628	6,7	6597493	6,2	3708932	8,2	18363053
Платные	Платные	62571786	52,4	53599192	50,7	21928449	48,6	138099427
Итого		119463999	100	105689239	100	45142910	100	270296148

Результаты проведенного анализа свидетельствуют о том, что по состоянию на 1 июля 2017 года из общего объема перевозок в пассажирокилометрах на перевозку федеральных и других льготников приходится 38,3 % (в том числе железнодорожников - 25,3 %), при этом на перевозку региональных льготников и обучающихся приходится 13,1 процента.

Доля перевозимых железнодорожников к общей численности перевезенных пассажиров в проверяемом периоде увеличилась с 21,2 % до 25,3 % на фоне общей динамики снижения перевезенных пассажиров.

В соответствии со статьей 8 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» потери в доходах владельца инфраструктуры, перевозчика, возникшие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования либо в результате установления таких тарифов, сборов и платы ниже экономически обоснованного уровня на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов субъектов Российской Федерации, иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Экономически обоснованный уровень тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, а также тарифы, сборы и плата за данные перевозки, оплачиваемые пассажирами при осуществлении поездок в пригородном сообщении, устанавливаются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Согласно пункту 5 статьи 25 указанного Федерального закона работники железнодорожного транспорта общего пользования пользуются правом бесплатного проезда на железнодорожном транспорте за счет средств соответствующих организаций в порядке и на условиях, которые предусмотрены отраслевым тарифным соглашением и коллективными договорами.

На 2016 год экономически обоснованный уровень тарифа по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении по Ярославской области составил 7,08 рубля за километр пути, а плата за оказание услуг по перевозке пассажиров установлена в размере 3 рублей за километр пути, на 2017 год, соответственно, 7,31 рубля и 3,1 рубля.

Проверка показала, что возмещение недополученных доходов АО «СППК» в связи с государственным регулированием тарифов (межтарифная разница от установленной стоимости проезда до экономически обоснованного уровня тарифов) по перевозке федеральных льготников, военнослужащих и железнодорожников фактически производилось из бюджета Ярославской области.

Расходы бюджета Ярославской области на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования

тарифов, на перевозку федеральных льготников и военнослужащих за 2016 год составили 59986,7 тыс. рублей, за первое полугодие 2017 года - 24671,5 тыс. рублей.

Аналогично, расходы бюджета Ярославской области на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров (железнодорожников), за 2016 год составили 99480,6 тыс. рублей, за первое полугодие 2017 года - 48089,2 тыс. рублей.

Фактические расходы субъекта Российской Федерации на предоставление субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку региональных льготников, детей и обучающихся, за 2016 год составили 53060 тыс. рублей, за первое полугодие 2017 года - 24972,2 тыс. рублей.

Указанные факты свидетельствуют о том, что на бюджет Ярославской области перекладываются расходы по частичной оплате проезда федеральных льготников, а также работников организаций железнодорожного транспорта.

Проверкой установлено, что за период 2013-2014 годов в Ярославской области перед АО «СППК» образовалась задолженность по оплате выпадающих доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении, в размере 448833,4 тыс. рублей. Соглашением о реструктуризации задолженности от 12 декабря 2015 года № жд 235, заключенным АО «СППК» и Ярославской областью, предусмотрен график погашения этой задолженности в период до 1 ноября 2025 года.

#### **4. Оценка нормативно-правового регулирования отношений, возникающих между ОАО «РЖД» и пригородными пассажирскими компаниями, в том числе оценка размеров потерь в доходах, возникающих в результате оказываемых ОАО «РЖД» услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования**

**4.1.** Концепцией предусмотрена оптимизация объемов государственной поддержки деятельности пригородного комплекса путем совершенствования системы построения тарифа на услуги по использованию инфраструктуры, в том числе исключение из тарифа затрат на электроэнергию, используемую на тягу для пригородного подвижного состава.

В соответствии с приказом ФСТ России от 27 июля 2010 года № 156-т/1, которым утверждены цены (тарифы) на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров, багажа

и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации и правила их применения (далее - Тарифное руководство), в состав затрат, входящих в указанные тарифы, включены затраты на электроэнергию на тягу поездов перевозчиков, которые по итогам 2016 года увеличились на 11,2 % по сравнению с 2015 годом и составили 7,6 млрд. рублей.

Таким образом, положение приказа в части включения в тариф затрат на электроэнергию, используемую на тягу для пригородного пассажирского сообщения, не соответствует положениям Концепции.

Кроме того, до настоящего времени ФАС России (ФСТ России), Минэкономразвития России, Минтранс России не разработана методика расчета тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении в части перерасчета тарифа на базе соответствующих затрат ОАО «РЖД» по пригородному комплексу с учетом практики применения механизма государственного заказа, что предусмотрено пунктом 11 Плана мероприятий по реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (срок - декабрь 2014 года).

**4.2.** Тарифы на услуги инфраструктуры, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным компаниям при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, установлены Тарифным руководством и состоят из базовых ставок тарифной схемы И1 в расчете за 1 поезд, и базовых ставок тарифных схем И2 и И3 в расчете за 1 вагон в составе пригородного поезда в зависимости от типа используемого подвижного состава на соответствующем тарифном расстоянии.

Проверка показала, что при установлении в 2010 году ФСТ России указанных тарифов, стоимость услуг определялась с учетом расходов ОАО «РЖД» за 2005 год по использованию инфраструктуры при пассажирских перевозках в пригородном сообщении. Пересчет тарифов на основе фактических затрат ОАО «РЖД» за более поздний период не производился, а осуществлялась ежегодная индексация ставок тарифов.

Приложением № 37 Тарифного руководства утвержден перечень работ и услуг, выполняемых владельцем инфраструктуры, затраты по которым учитываются в тарифах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских

перевозках в составе пригородных поездов перевозчика, включающий 16 видов работ.

ОАО «РЖД» не осуществляет группировку расходов по 16 видам работ указанного перечня, при этом условиями договоров, заключенных между пригородными пассажирскими компаниями и ОАО «РЖД» на оказание услуг по предоставлению инфраструктуры, предусмотрены указанные виды работ.

ОАО «РЖД» ведется отдельный учет доходов и расходов по виду деятельности - предоставление услуг инфраструктуры в пригородном пассажирском сообщении в соответствии с порядком ведения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225 (далее - Порядок ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденный приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225), которым предусмотрено, что структура затрат на услуги по предоставлению инфраструктуры в пригородном пассажирском сообщении включает более 200 наименований статей расходов.

Проверка показала, что сопоставление расходов, осуществленных ОАО «РЖД» в рамках ведения отдельного учета доходов и расходов на основании Порядка ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденного приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, с номенклатурой затрат, учтенной в ценах (тарифах) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта по 16 видам работ, включенным в Перечень работ и услуг, выполняемых владельцем инфраструктуры, затраты по которым учитываются в тарифах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика (приложение № 37 к Тарифному руководству), не представляется возможным.

Так, в соответствии с Порядком ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, на статьи расходов ОАО «РЖД», связанные с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении приходятся: 4,5 млрд. рублей - на обслуживание зданий, сооружений и оборудования пассажирского хозяйства, 2,2 млрд. рублей - на амортизацию и налог на имущество основных средств производственного назначения, 2,3 млрд. рублей - на работы

по текущему содержанию верхнего строения пути, которые отдельно не перечислены в приложении № 37 Тарифного руководства.

Таким образом, ввиду отсутствия сопоставимости номенклатуры расходов, предусмотренной Порядком ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, и Перечнем работ и услуг, выполняемых владельцем инфраструктуры, затраты по которым учитываются в тарифах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика (приложение № 37 к Тарифному руководству), определение расходов ОАО «РЖД», которые учитываются в ценах (тарифах) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика, не представляется возможным.

**4.3.** Плата за услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в расчете на 1 поезд на соответствующем тарифном расстоянии определяется как сумма плат, исчисленных в соответствии с пунктом 3.1.5 главы III Тарифного руководства по базовым ставкам тарифных схем И1, И2 и И3.

Индексация 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, составила с 1 января 2015 года - 10 % к базовым ставкам, с 1 января 2016 года - 4 %, с 1 января 2017 года - 3,9 процента.

Цены (тарифы) на услуги по использованию инфраструктуры по тарифным схемам И1, И2 и И3, с учетом установленных параметров индексации, на электрифицированных и смешанных участках инфраструктуры представлены в таблице:

(руб.)

Расстояние, км	И1 в расчете на поезд (базовая ставка), установленная в 2010 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Изменение к базовому тарифу
		К = 1,348	К = 1,402	К = 1,457	
20	1733,1	2336,2	2429,8	2525,1	145,7
50	4975,8	6707,4	6976,1	7249,7	145,7

Расстояние, км	И1 в расчете на поезд (базовая ставка), установленная в 2010 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Изменение к базовому тарифу
		K = 1,348	K = 1,402	K = 1,457	
100	10380,4	13992,8	14553,3	15124,2	145,7
150	15784,9	21278,0	22130,4	22998,6	145,7
200	21189,5	28563,4	29707,7	30873,1	145,7

Расстояние, км	И2 в расчете на вагон (базовая ставка), установленная в 2010 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Изменение к базовому тарифу
		K = 1,348	K = 1,402	K = 1,457	
20	39,1	52,7	54,8	57,0	145,7
50	112,2	151,2	157,3	163,5	145,7
100	234,2	315,7	328,3	341,2	145,7
150	356,1	480,0	499,3	518,8	145,7
200	478,0	644,3	670,2	696,4	145,7

Расстояние, км	И3 в расчете на вагон (базовая ставка), установленная в 2010 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Изменение к базовому тарифу
		K = 1,348	K = 1,402	K = 1,457	
20	63,3	85,3	88,7	92,2	145,7
50	63,3	85,3	88,7	92,2	145,7
100	63,3	85,3	88,7	92,2	145,7
150	63,3	85,3	88,7	92,2	145,7
200	63,3	85,3	88,7	92,2	145,7

Приведенные данные показывают, что в 2017 году тарифы на услуги инфраструктуры по сравнению с 2010 годом по тарифным схемам И1, И2, И3 выросли в 1,5 раза.

**4.4.** Федеральным законом от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральным законом от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и постановлением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2003 года № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» (далее - Правила оказания услуг инфраструктуры)

регулируются отношения, связанные с деятельностью железнодорожного транспорта, в том числе возникающие между перевозчиками и владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования, установление их прав, обязанностей и ответственности.

Согласно пунктам 3 и 4 Правил оказания услуг инфраструктуры услуги по использованию инфраструктуры оказываются на основании заключаемого владельцем инфраструктуры и перевозчиком публичного договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

В 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года между пригородными пассажирскими компаниями и ОАО «РЖД», как владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, заключались договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

В течение проверяемого периода действовало 26 договоров, заключенных ОАО «РЖД» с пригородными пассажирскими компаниями, в 2015 году на общую сумму 360,4 млн. рублей, в 2016 году - 380,9 млн. рублей, в 2017 году - 393,1 млн. рублей, из них:

- с АО «СКППК» предельная цена договора (с учетом НДС 18 %) на 2015 год была установлена в размере 11417,0 тыс. рублей, на 2016 год - 12694,4 тыс. рублей (увеличена на 1277,7 тыс. рублей по сравнению с 2015 годом), на 2017 год - 12671,7 тыс. рублей (увеличена на 22,7 тыс. рублей по сравнению с 2016 годом);

- с АО «СППК» предельная цена договора (с учетом НДС 18 %) на 2015 год составляла 10202,3 тыс. рублей, на 2016 год - 10624,7 тыс. рублей (увеличена на 422,4 тыс. рублей по сравнению с 2015 годом), на 2017 год - 11148,1 тыс. рублей (увеличена на 523,4 тыс. рублей по сравнению с 2016 годом).

Согласно условиям договоров об оказании услуг по использованию инфраструктуры пригородные пассажирские компании для организации перевозки пассажиров в пригородном сообщении представляют владельцу инфраструктуры запрос об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Сведения о стоимости оказанных ОАО «РЖД» услуг по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта пригородным пассажирским компаниям, в том числе по льготному тарифу, представлены в таблице:

(млн. руб.)

Пригородные пассажирские компании	2015 г.		2016 г.		% к 2015 г. (гр. 4 / гр. 2)	% к 2015 г. (гр. 5 / гр. 3)	9 мес. 2017 г.	
	стоимость оказанных услуг (100 %)	в том числе по льготному тарифу ППК	стоимость оказанных услуг (100 %)	в том числе по льготному тарифу ППК			стоимость оказанных услуг (100 %)	в том числе по льготному тарифу ППК
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Всего	33196,1	335,4	35374,0	354,1	106,6	105,6	27798,9	277,9
АО «Алтай-пригород»	424,2	4,2	450,1	4,5	106,1	107,1	367,9	3,7
ОАО «Байкальская ППК»	843,5	8,4	896,9	8,9	106,3	106,0	702,7	7,0
АО «Башкортостанская ППК»	586,6	5,9	650,8	6,5	110,9	110,2	514,6	5,1
АО «Волго-Вятская ППК»	1519,3	15,3	1573,6	15,7	103,6	102,6	1238,3	12,4
АО «Волгоградтранспригород»	311,5	3,1	327,8	3,3	105,2	106,5	260,8	2,6
ОАО «Забайкальская ППК»	295,2	3,6	299,7	3,0	101,5	83,3	231,7	2,3
АО «Калининградская ППК»	120,8	1,9	118,9	1,2	98,4	63,2	103,5	1,0
АО «Краспригород»	481,7	4,8	507,8	5,1	105,4	106,3	404,2	4,0
ОАО «Кубань-Экспресс пригород»	484,0	4,8	544,1	5,4	112,4	112,5	578,5	5,8
АО «Кузбасс-пригород»	355,9	3,6	367,1	3,7	103,1	102,8	295,9	3,0
АО «Омск-пригород»	263,5	2,6	277,5	2,8	105,3	107,7	217,5	2,2
АО «Пермская ППК»	665,8	6,7	701,8	7,0	105,4	104,5	548,0	5,5
ОАО «Экспресс Приморья»	601,9	6,0	648,1	6,5	107,7	108,3	512,5	5,1
АО «Самарская ППК»	305,6	3,0	364,9	3,6	119,4	120,0	298,2	3,0
АО «Саратовская ПК»	234,5	2,4	343,3	3,4	146,4	141,7	280,5	2,8
АО «ПК Сахалин»	64,7	0,7	90,7	0,9	140,2	128,6	73,0	0,7
ОАО «Свердловская ПК»	2417,2	24,2	2570,6	25,7	106,3	106,2	2018,4	20,2
АО «Северная ППК»	998,6	10,0	1058,2	10,6	106,0	106,0	830,0	88,3
АО «Северо-Западная ППК»	3422,3	34,3	3611,3	36,2	105,5	105,5	2875,5	28,7
АО «Северо-Кавказская ППК»	1152,4	11,5	1268,2	12,7	110,0	110,4	939,5	9,4
АО «Содружество»	885,0	8,9	931,7	9,3	105,3	104,5	733,6	7,3
АО «Московско-Тверская ППК»	1440,5	15,4	1828,2	18,3	126,9	118,8	1420,0	14,2
ОАО «Центральная ППК»	13567,2	136,4	14195,8	142,3	104,6	104,3	10976,2	109,8
АО «ППК «Черноземье»	914,3	9,2	921,2	9,2	100,8	100,0	721,7	7,2
АО «Экспресс-пригород»	784,3	7,9	825,7	8,3	105,3	105,1	656,1	6,5
ООО «Межрегиональная ППК»	55,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Приведенные данные показывают, что полная стоимость оказанных ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям услуг по предоставлению инфраструктуры составила в 2015 году 33196,1 млн. рублей, в том

числе по льготному тарифу - 335,4 млн. рублей, в 2016 году - 35374,0 млн. рублей, в том числе по льготному тарифу - 354,1 млн. рублей.

Пунктом 19 Правил оказания услуг инфраструктуры определено, что порядок ведения реестра запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры устанавливается владельцем инфраструктуры.

ОАО «РЖД» до настоящего времени не установило порядок ведения реестра запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры, определяющий порядок взаимодействия между владельцем инфраструктуры и пригородными пассажирскими компаниями, что не соответствует пункту 19 Правил оказания услуг инфраструктуры.

В ходе проверки установлено, что ОАО «РЖД» в отдельных случаях не выполняло запросы пригородных компаний по подаче вагонов к месту начала осуществления маршрута в заявляемом количестве.

Так, ОАО «РЖД» в апреле, августе, октябре и ноябре 2015 года предоставляло ОАО «Северная ППК» меньше на 2 вагона (7 случаев) или больше на 2 вагона (27 случаев) в рейс, чем указано в заявках компании.

**4.5.** Согласно условиям договоров об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта предусмотрено, что владелец инфраструктуры (ОАО «РЖД») ежемесячно представляет перевозчику (ППК):

- отчет об объемах и стоимости услуг в разрезе субъектов Российской Федерации по форме, приведенной в приложении к договору (далее - отчет об объемах и стоимости услуг);

- акт о выполненных работах (оказанных услугах), связанных с предоставлением услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее - акт выполненных работ), и приложение к акту о выполненных работах (оказанных услугах) (далее - приложение к акту).

Проверка отчетов о потерях в доходах ОАО «РЖД» (в разрезе ППК), актов выполненных работ и данных внутренней статистической отчетности ЦО-39-пригород, на основании которой формируются указанные документы, показала следующее:

1. С 2015 года применяется форма акта выполненных работ с разбивкой на услуги по использованию инфраструктуры с учетом льготного исключительного тарифа (1 %) и регулируемого сектора (полный тариф 100 %), льготного тарифа (25 %), а также дерегулируемого сектора (полный тариф

100 %) по следующим показателям: количество вагонов и вагоно-километрового пробега, а также стоимости выполненных работ.

Проверка соответствия данных актов выполненных работ с формой № ЦО-39-пригород «Отчет об объемах и стоимости услуг инфраструктуры ОАО «РЖД» невозможна в связи с тем, что указанная форма, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 мая 2014 года № 1359р (в редакции от 14 ноября 2016 года № 2274р), не предусматривает указанное деление. Согласно инструктивным указаниям по формированию внутренней статистической отчетности ЦО-39-пригород, утвержденным указанным распоряжением, первоисточником для формирования отчета являются данные маршрута машиниста формы ТУ-3ВЦЕ, в котором также отсутствует информация о количестве вагонов и вагоно-километрового пробега в регулируемом и дерегулируемом секторах.

Однако проверка показала, что пригородные пассажирские компании из состава затрат на осуществление пригородных перевозок выделяют часть расходов, которые перераспределяют на прочую деятельность, в связи с тем, что в них учтены затраты на проезд вагонов в составе пригородных поездов на коммерческой основе (дерегулируемый сектор). В этой связи стоимость услуг инфраструктуры пригородная пассажирская компания оплачивает без учета льготного тарифа (т.е. по полному тарифу, по дерегулируемому сектору).

Учитывая, что в настоящее время выделен дерегулируемый сектор в пригородных железнодорожных перевозках, который не предусмотрен в первичных документах - в отчете об объемах и стоимости услуг инфраструктуры, формы № ЦО-39-пригород и в форме ТУ-3ВЦЕ, подтвердить обоснованность представленных данных в Росжелдор о потерях в доходах от предоставления услуг инфраструктуры в сфере пригородного сообщения не представляется возможным.

2. При оформлении актов о выполненных работах использовалась форма по ОКУД 0305867, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2015 года № 2966р, что не соответствует пункту 30 Правил оказания услуг инфраструктуры, которым установлено, что факт оказания владельцем инфраструктуры услуг по использованию инфраструктуры и их фактический объем подтверждаются документами, форма которых утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

3. По отдельным пригородным пассажирским компаниям приложение к акту не содержало итоговых результатов ни по одному показателю (нату-

ральному и денежному), отраженному в акте выполненных работ, что является нарушением распоряжения ОАО «РЖД» от 17 декабря 2015 года № 2966р, которым предусмотрено заполнение итоговых сумм. Указанный факт не позволял провести соответствие данных с актом выполненных работ.

4. В нарушение подпункта 5 пункта 2 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» в первичных учетных документах - актах выполненных работ по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования за 2015 год, выставленных ОАО «РЖД» отдельным пригородным пассажирским компаниям (ОАО «Московско-Тверская ППК», ОАО «Алтай-пригород», ОАО «Северо-Западная ППК», ОАО «Самарская ППК», ОАО «ПК Сахалин»), отсутствовала величина натурального измерения факта хозяйственной жизни с указанием единиц измерения (количество вагонов и вагоно-километрового пробега), что не позволяет подтвердить правильность сформированных отчетов ОАО «РЖД», направляемых в Росжелдор в целях возмещения потерь в доходах из федерального бюджета.

В 2015 году (с января по март) при оформлении актов о выполненных работах применялась форма, в которой отсутствовала и, соответственно, не заполнялась графа «Количество вагонов», которая наряду с другими показателями необходима при формировании отчета о потерях в доходах от предоставления услуг инфраструктуры в сфере пригородного сообщения.

**4.6. Договоры о предоставлении субсидий 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 между ОАО «РЖД» и Росжелдором, были заключены:**

- в 2015 году - от 24 февраля 2015 года № 57д/21 на сумму 24900,0 млн. рублей, при этом в связи с принятием постановления Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2015 года № 166 Росжелдору направлены бюджетные ассигнования в размере 8800,0 млн. рублей для предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах;

- в 2016 году - от 26 февраля 2016 года № 27д/11 на сумму 32613,2 млн. рублей;

- в 2017 году - от 24 марта 2017 года № 109-11-035 на сумму 32696,0 млн. рублей.

На основании ежемесячных отчетов о потерях в доходах в 2015-2016 годах и текущем периоде 2017 года Росжелдором предоставлены субсидии ОАО «РЖД», сведения об объемах которых представлены в таблице:

(млн. руб.)

Годы	Наименование субсидии	Потери в доходах ОАО «РЖД», возникшие в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры	Бюджетные ассигнования, утвержденные сводной бюджетной росписью (с учетом изменений)	Предоставлены субсидии (кассовое исполнение)
2015	На компенсацию потерь в доходах текущего периода	32860,7	33700,0	32860,8
	На компенсацию потерь в доходах прошлых периодов		100,0	939,2
	Всего	32860,7	33800,0	33800,0
2016	На компенсацию потерь в доходах текущего периода	35019,8	32513,2	32513,2
	На компенсацию потерь в доходах прошлых периодов		100,0	100,0
	Всего	35019,8	32613,2	32613,2
На 01.11.2017	На компенсацию потерь в доходах текущего периода	30684,4	35203,1	27526,7
	На компенсацию потерь в доходах прошлых периодов		200,0	
	Всего	30684,4	35403,1	27526,7

Объем бюджетных ассигнований на предоставление субсидии в 2016 году по сравнению с 2015 годом уменьшился на 1186,8 млн. рублей.

Субсидии на компенсацию потерь в доходах в связи с государственным регулированием тарифов в пригородном сообщении предоставлены Росжелдором ОАО «РЖД» на основании отчетов о потерях в доходах в 2015 году в сумме 33800,0 млн. рублей (100 % бюджетных ассигнований), в 2016 году - 32613,2 млн. рублей (100 % бюджетных ассигнований), по состоянию на 1 ноября 2017 года - 27526,7 млн. рублей (77,8 % бюджетных ассигнований).

Пунктом 7 Правил предоставления субсидии из федерального бюджета предусмотрено, что в случае, если размер предоставленной за декабрь те-

кущего финансового года субсидии превышает указанный в отчете организации за этот период размер потерь в доходах, подлежащих компенсации, сумма превышения по итогам отчетного года может быть использована на компенсацию потерь в доходах прошлых лет при условии представления ОАО «РЖД» в Росжелдор соответствующего уведомления.

Росжелдор согласовал направление остатка полученной в 2015 году субсидии в объеме 839,2 млн. рублей на погашение некомпенсированных потерь в доходах ОАО «РЖД» за 2011-2014 годы.

В итоге в 2015 году ОАО «РЖД» было предъявлено к возмещению и получено из федерального бюджета 33800,0 млн. рублей, из которых 939,2 млн. рублей - на погашение некомпенсированных бюджетным финансированием потерь в доходах ОАО «РЖД».

Согласно отчетам о потерях в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, ОАО «РЖД» за 2014-2016 годы снижение пробега поездов (поездо-км) и пробега вагонов (вагоно-км) составляло 5 % в 2015 году по сравнению с 2014 годом, а в 2016 году по сравнению с 2015 годом наблюдался незначительный рост - 2,5 процента.

Предложения ОАО «РЖД» по объемам компенсации потерь в доходах от проезда пассажиров в пригородном сообщении характеризуются следующими данными:

(млн. руб.)

Предложения ОАО «РЖД» (письмо от 28.04.2014 г. № 6705) на 2015 г.	Предложения ОАО «РЖД» (письмо от 20.04.2015 г. № 6116) на 2016 г.	Предложения ОАО «РЖД» (письмо от 23.05.2016 г. № 8930) на 2017 г.	Предложения ОАО «РЖД» (письмо от 2.05.2017 г. № 80230) на 2018 г.
34242,1	37073,6	36164,4	37031,0

Проверка показала, что объемы потерь в доходах определялись ОАО «РЖД» на основе оценки объемов доходов от оказания услуг по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении, рассчитываемой на текущий год по фактическим данным отчетного года без учета объемов доходов, рассчитанных по льготному тарифу, скорректированной на прогнозируемый объем вагоно-километровой работы и планируемый индекс роста тарифов.

При этом отсутствовал детальный расчет, позволяющий подтвердить потребность в заявляемых объемах потерь в доходах.

На 2015 год пробег вагонов был запланирован ОАО «РЖД» в размере 1210,8 млн. вагоно-км, однако согласно отчетам ОАО «РЖД» о потерях в доходах пробег вагонов (вагоно-км) за указанный период составил 1148,7 млн. вагоно-км, в 2016 году - 1229,0 млн. вагоно-км, согласно отчетам ОАО «РЖД» о потерях в доходах - 1173,6 млн. вагоно-км.

Планируемый рост тарифов на 2015-2016 годы определялся ОАО «РЖД» в соответствии с показателем роста тарифов на железнодорожные перевозки грузов и (или) пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в регулируемом секторе, предусмотренным Прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации, который ежегодно разрабатывается Минэкономразвития России. В 2017 году планируемый рост тарифа составил 3,9 процента.

Росжелдором в системе «Бюджетное планирование» сформированы следующие обоснования бюджетных ассигнований на предоставление субсидий ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникших в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в пригородном сообщении (по КБК 109 0408 241 01 60810 810 19).

(млн. руб.)

	Объем бюджетных ассигнований					
	на 2015 г. и плановый период 2016 и 2017 гг.	на 2016 г.	на 2017 г. и плановый период 2018 и 2019 гг.	на 2018 г. и плановый период 2019 и 2020 гг.		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
На этапе предложений ГРБС						
Субсидии 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	12500,0	37000,0	30944,9	37031,0	36969,0	36575,8
Компенсация задолженности за 2011-2014 годы за услуги предоставления инфраструктуры в пригородном сообщении	-	100,0	100,0	8391,5	100,0	100,0
Итого	12500,0	37100,0	31044,9	45422,5	37069,0	36675,8
Дополнительная потребность (несогласованные вопросы)	12599,0*	-	5219,3*	-	1543,0*	3487,2* 3484,0**
Всего	25099,0	37100,0	36264,2	45422,5	38512,0	43647,0

	Объем бюджетных ассигнований					
	на 2015 г. и плановый период 2016 и 2017 гг.	на 2016 г.	на 2017 г. и плановый период 2018 и 2019 гг.	на 2018 г. и плановый период 2019 и 2020 гг.		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
На этапе формирования федерального закона о федеральном бюджете						
Субсидии 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	25000,0	37000,0	35203,1	37031,0	36969,0	36575,8
Компенсация задолженности за 2011-2014 гг. за услуги предоставления инфраструктуры в пригородном сообщении	-	100,0	200,0	100,0	100,0	100,0
Всего	25000,0	37100,0	35403,1	37131,0	37069,0	36675,8

\* Субсидия.

\*\* Компенсация.

Приведенные данные показывают, что предложения ОАО «РЖД» по бюджетному финансированию железнодорожного транспорта учтены Росжелдором при формировании обоснований бюджетных ассигнований не в полном объеме.

Расчет бюджетных ассигнований на 2015 и 2016 годы осуществлялся Росжелдором с применением показателей средней стоимости единицы и количества единиц услуги (в штуках), что является не обоснованным, так как объемы потерь в доходах определялись ОАО «РЖД» на основе вагоно-километровой работы пригородных компаний и величины тарифов на услуги ОАО «РЖД» по использованию инфраструктуры.

При расчете соответствующих бюджетных ассигнований на 2017-2020 годы Росжелдором применялись объемы вагоно-километровой работы и средней стоимости единицы. При этом объемы вагоно-километровой работы не соответствовали предложениям ОАО «РЖД».

Так, по предложениям ОАО «РЖД» планируемые объемы вагоно-километровой работы на 2017 год составили 1233,0 млн. вагоно-км при ожидаемых потерях в доходах в сумме 36164,4 млн. рублей (письмо от 23 апреля 2016 года № 8930). В то же время Росжелдором в ОБАС на 2017 год вагоно-километровая работа включена в размере 1257,3 млн. вагоно-км с планируемым объемом субсидий на компенсацию потерь в доходах в сумме 35203,1 млн. рублей.

Однако индекс роста тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта указанным прогнозом не предусматривался (за исключением 2016 года), что не позволяет подтвердить достоверность расчета субсидии.

**5. Анализ финансово-хозяйственной деятельности пригородных пассажирских компаний в части организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в том числе: прогнозные и фактические значения доходной и расходной частей бюджетов пригородных пассажирских компаний; структура доходов и расходов пригородных пассажирских компаний; анализ обоснованности затрат по аренде подвижного состава, включая затраты по его ремонту и техническому обслуживанию; показатели финансовых планов пригородных пассажирских компаний; финансовые результаты деятельности пригородных пассажирских компаний**

**5.1.** Исполнение пригородными пассажирскими компаниями плановых финансовых и производственных показателей, установленных бюджетами компаний на 2014-2016 годы, а также за 9 месяцев 2017 года, характеризуется следующими данными:

№ п/п		2014 г. (справочно: факт)		2015 г.		2016 г.		9 месяцев 2017 г.		
		АО «СКППК»	АО «СППК»	АО «СКППК»	АО «СППК»	АО «СКППК»	АО «СППК»	АО «СКППК»	АО «СППК»	
<b>Финансовые показатели</b>										
1.	Доходы (выручка), млн. руб.	план			1293,5	858,3	1272,1	889,5	886,6	695,1
		факт	1061,0	817,7	1130,9	875,8	1177,9	860,2	757,7	650,2
1.1.	Доходы по перевозкам, млн. руб.	план			1293,5	796,1	1265,8	831,0	883,3	652,7
		факт	1058,7	758,8	1128,8	806,0	1169,9	802,6	755,9	608,5
2.	Расходы по видам деятельности (себестоимость), млн. руб.	план			1468,4	2197,1	1582,7	2281,2	1109,3	1731,7
		факт	1490,8	2429,8	1448,2	2187,6	1544,6	2235,9	1052,6	1709,3
2.1.	Расходы по перевозкам, млн. руб.	план			1468,4	2169,8	1577,6	2255,8	1105,8	1708,6
		факт	1489,5	2400,3	1447,0	2161,2	1541,1	2213,5	1051,0	1686,9
2.1.1.	Расходы на услуги ОАО «РЖД», млн. руб.	факт	852,2	1899,5	822,2	1664,5	1048,6	1704,4	743,1	1307,7
3.	Собственные расходы (с учетом прочих по счету 91), млн. руб.	факт	708,4	552,7	755,5	754,6*	751,4	560,8	324,6	407,5
3.1.	Затраты на оплату труда с начислениями, млн. руб.	факт	131,2	361,0	143,0	357,3	142,0	363,5	75,1	285,3

№ п/п			2014 г. (справочно: факт)		2015 г.		2016 г.		9 месяцев 2017 г.	
			АО «СКППК»	АО «СППК»	АО «СКППК»	АО «СППК»	АО «СКППК»	АО «СППК»	АО «СКППК»	АО «СППК»
3.1.1.	Среднемесячная заработная плата, руб./чел.	факт	30582,0	27572,6	30756,7	29471,6	31801,1	30241,4	32570,2	33158,2
	производственный персонал	факт	22046,4	26453,4	23137,6	28180,8	24236,4	28465,2	23304,3	31250,8
	управленческий персонал	факт	44929,1	36639,6	44883,7	38865,5	46174,1	43058,1	52213,9	46763,1
4.	Чистая прибыль (убыток), млн. руб.	план			0	27,9	89,4	421,8	-91,3	128,6
		факт	- 201,7	- 632,7	- 186,6	3,0	- 209,2	661,4	-149,0	- 249,4
Производственные показатели										
5.	Отправлено пассажиров, тыс. чел.	план			23470,3	8168,9	19796,5	8310,4	13229,2	6284,3
		факт	22646,7	9676,9	19460,3	8644,5	18497,4	8001,1	11129,4	5832,6
5.1.	Отправлено платной категории граждан, тыс. чел.	факт	11506,9	5552,8	9826,2	4701,8	9373,0	4274,4	7117,8	3142,4
5.2.	Отправлено региональных льготников, тыс. чел.	факт	3580,7	895,1	2975,9	862,3	2697,9	795,7	994,4	636,1
5.3.	Отправлено федеральных льготников, тыс. чел.	факт	4217,9	987,4	3573,5	922,8	3314,0	854,4	819,3	577,3
6.	Пассажирооборот, млн. пасс-км	план			835,2	331,0	702,3	299,2	459,7	222,8
		факт	857,3	381,7	691,6	311,9	643,8	287,5	377,7	209,2
7.	Пробег поездных единиц, тыс. вагоно-км	план			24917,6	16844,2	26365,8	16369,2	18822,4	12358,9
		факт	26550,3	18053,5	24998,6	16572,9	26087,2	16155,4	18589,1	12371,9
8.	Населенность, чел./ваг.	план			33,5	19,7	26,6	18,3	24,4	18,0
		факт	32,3	21,1	27,7	18,8	24,7	17,8	20,3	16,9
9.	Среднесписочная численность, чел.	факт	252	785	274	728	261	707	234	675
	производственный персонал	факт	158	699	178	640	171	621	159	592
	управленческий персонал	факт	94	86	96	88	90	86	75	83

\* В том числе 569,4 млн. рублей и 185,2 млн. рублей. В 2016 году на расходы АО «СППК» списана дебиторская задолженность по исполнительному листу от 22 мая 2014 года серии АС № 006707926 в сумме 185,2 млн. рублей в связи с его отменой постановлением Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 29 июня 2015 года № Ф01-5410/2014 и направлением дела на рассмотрение в последующую инстанцию (в Арбитражный суд Костромской области).

Приведенные данные показывают, что несмотря на ежегодное снижение объемов перевезенных пассажиров в пригородном сообщении в АО

«СКППК» в 2015 году на 14 %, в 2016 году - на 4,9 %, выручка АО «СКППК» ежегодно росла: в 2015 году - на 6,6 %, в 2016 году - на 4,2 процента.

В 2015 году пассажирооборот по АО «СППК» снизился на 10,7 %, в 2016 году - на 7,4 %, при этом выручка в 2015 году выросла на 7,1 %, а в 2016 году незначительно снизилась по сравнению с 2015 годом на 1,8 процента.

Указанная динамика свидетельствует о росте тарифов для населения на перевозки в пригородном сообщении в период 2014-2017 годов.

Так, рост тарифов для населения с 1 января 2015 года по текущий период 2017 года в Ярославской области составил 6,9 % (с 2,9 до 3,1 рубля за 1 пасс. км), в Архангельской области - 31,8 % (с 22 до 29 рублей за зону), в Вологодской области - 14,2 % (с 2,4 до 2,74 рубля за 1 пасс. км), в Ивановской области - 14,3 % (с 20 до 27 рублей за зону), в Республике Коми - на 14,3 % (с 21 до 24 рублей за зону), во Владимирской области - на 18,1 % (с 2,37 до 2,8 рубля за 1 пасс. км), в Ростовской области - на 45,8 % (с 12 до 17,5 рубля за одну 10-км зону), в Ставропольском крае - на 10 % (с 2,41 до 2,65 рубля за 1 км пути), в Краснодарском крае - на 50 % (с 16 до 24 рублей за 10 пасс. км), в Республике Дагестан - на 15,8 % (с 8 до 9,26 рубля за 10 км пути), в Карачаево-Черкесской Республике - на 13,6 % (с 13,2 до 15 рублей за 10 км пути), в Кабардино-Балкарской Республике - на 52,1 % (с 11 до 16,09 рубля за тарифную зону).

В выручке пригородных пассажирских компаний основную долю занимают доходы от перевозок пассажиров в пригородном сообщении: в АО «СКППК» в 2014-2015 годах - 99,8 %, в 2016 году - 99,3 %; в АО «СППК» в 2014 году - 92,8 %, в 2015 году - 92 %, в 2016 году - 93,3 процента.

Доходы (выручка) от прочей деятельности занимают в общих доходах пригородных пассажирских компаний незначительную долю (от 0,2 до 8 %). Прочая деятельность, осуществляемая компаниями в 2014-2016 годах и текущем периоде 2017 года, включала в себя следующие виды деятельности:

- в АО «СКППК»: агентская деятельность по продаже проездных документов АО «ФПК»; предоставление данных о расписании движения поездов; агентская деятельность по приему платежей от населения; предоставление в аренду имущества; реализация продукции - расписание движения поездов;

- в АО «СППК»: агентская деятельность по реализации проездных документов АО «ФПК»; агентская деятельность по реализации страховых полисов ЗАО «ЖСФ» в билетных кассах; агентская деятельность по реализации автобусных проездных документов в билетных кассах; перевозка организованных групп детей; услуги по распространению рекламы;

услуги по перевозке вагонов заказчика (ОАО «ЖТК», ОАО «РЖД»); услуги по перевозке пассажиров в отдельно выделенном вагоне (АО «Агентство Вэртас», ФКУ УК УФСИН России, ВПК «НПО «Машиностроения»); дополнительный сбор, багаж; реализация пластиковых карт с чипом (бланков строгой отчетности - абонементный билет на проезд льготных категорий граждан).

АО «СКППК» отправлено пассажиров в 2014 году в количестве 22647,7 тыс. человек, из них: платной категории - 11506,9 тыс. человек, региональных льготников - 3580,7 тыс. человек, федеральных льготников - 4217,9 тыс. человек; в 2015 году - 19460,3 тыс. человек, из них: платной категории - 9826,2 тыс. человек, региональных льготников - 2975,9 тыс. человек, федеральных льготников - 3573,5 тыс. человек; в 2016 году - 18497,4 тыс. человек, из них: платной категории - 9373,0 тыс. человек, региональных льготников - 2697,9 тыс. человек, федеральных льготников - 3314,0 тыс. человек; за 9 месяцев 2017 года - 11129,4 тыс. человек, из них: платной категории - 7117,8 тыс. человек, региональных льготников - 994,4 тыс. человек, федеральных льготников - 819,3 тыс. человек.

АО «СППК» отправлено пассажиров в 2014 году в количестве 9676,9 тыс. человек, из них: платной категории - 5552,8 тыс. человек, региональных льготников - 895,1 тыс. человек, федеральных льготников - 987,4 тыс. человек; в 2015 году - 8644,5 тыс. человек, из них: платной категории - 4701,8 тыс. человек, региональных льготников - 862,3 тыс. человек, федеральных льготников - 922,8 тыс. человек; в 2016 году - 8001,1 тыс. человек, из них: платной категории - 4274,4 тыс. человек, региональных льготников - 795,7 тыс. человек, федеральных льготников - 854,4 тыс. человек; за 9 месяцев 2017 года - 5832,6 тыс. человек, из них: платной категории - 3142,4 тыс. человек, региональных льготников - 636,1 тыс. человек, федеральных льготников - 577,3 тыс. человек.

Данные по количеству отправленных пассажиров свидетельствуют о снижении в период с 2014 по 2016 год пассажиропотока по АО «СКППК» на 18,3 %, по АО «СППК» - на 17,3 процента.

Пригородные пассажирские компании получали: субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров; субсидии на компенсацию расходов в связи с перевозкой обучающихся; субсидии на компенсацию расходов в связи с перевозкой региональных льготников, объемы которой в общей сложности составили:

- по АО «СКППК» в 2014 году - 375,5 млн. рублей (или 35,4 % от выручки), в 2015 году - 307,6 млн. рублей (или 27,2 %), в 2016 году - 557,9 млн. рублей (или 47,4 %), за 9 месяцев 2017 года - 241,3 млн. рублей (или 31,8 %);

- по АО «СППК» в 2014 году - 712,6 млн. рублей (или 87,1 % от выручки), в 2015 году - 1019,6 млн. рублей (или 116,4 %), в 2016 году - 1307,3 млн. рублей (или 152 %), за 9 месяцев 2017 года - 646,3 млн. рублей (или 98,9 процента).

Таким образом, объемы средств, полученных из региональных бюджетов, в АО «СППК» в 2015-2016 годах превышали выручку Общества.

Государственная поддержка из федерального бюджета направлялась пригородным пассажирским компаниям на перевозку граждан - получателей социальной услуги (федеральные льготники), объемы которой составили:

- по АО «СКППК» в 2015 году - 224,0 млн. рублей, в 2016 году - 222,8 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 107,5 млн. рублей;

- по АО «СППК» в 2015 году - 46,8 млн. рублей, в 2016 году - 45,5 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 30,5 млн. рублей.

Расходы по видам деятельности (себестоимость) снизились в 2015 году в АО «СКППК» относительно 2014 года на 2,9 %, в АО «СППК» - на 10 %, что обусловлено введением с 1 января 2015 года нулевой ставки по НДС на реализацию услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении (подпункт 9.2 пункта 1 статьи 164 Налогового кодекса Российской Федерации).

В 2016 году расходы АО «СКППК» по сравнению с 2015 годом увеличились на 6,7 % и превысили на 3,6 % расходы 2014 года.

В связи с указанной мерой государственной поддержки по введению нулевой ставки НДС на реализацию услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении позволила снизить расходы компании.

Однако уже с 2016 года расходы превысили аналогичные показатели 2014 года, что свидетельствует о росте тарифов на оказание услуг ОАО «РЖД» по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и услуг по передаче в аренду подвижного состава и приводит к рискам снижения доступности проезда в пригородном сообщении для населения в связи с увеличением тарифов для населения.

Расходы АО «СППК» в 2016 году по сравнению с 2015 годом увеличились на 2,2 %, по сравнению с 2014 годом снижение составило 8 процентов.

В составе расходов пригородных пассажирских компаний основную долю расходов составили расходы на услуги ОАО «РЖД» по предоставлению инфраструктуры железнодорожного транспорта и услуг по передаче в аренду подвижного состава (включая услуги по проведению технического обслуживания, текущего ремонта, капитального ремонта, услуг по

управлению и эксплуатации подвижного состава и платы за пользование), объем которых составил:

- по АО «СКППК» в 2014 году - 852,2 млн. рублей (57,2 % себестоимости), в 2015 году - 822,2 млн. рублей (56,8 %), в 2016 году - 1048,6 млн. рублей (67,9 %), за 9 месяцев 2017 года - 743,1 млн. рублей (70,6 %);

- по АО «СППК» в 2014 году - 1899,5 млн. рублей (78,2 % себестоимости), в 2015 году - 1664,5 млн. рублей (76,1 %), в 2016 году - 1704,4 млн. рублей (76,2 %), за 9 месяцев 2017 года - 1307,7 млн. рублей (76,5 процента).

Величина расходов на услуги ОАО «РЖД» имеют прямую зависимость с величиной пробега поездных единиц (вагоно-км).

Проверка показала, что в АО «СКППК» пробег поездных единиц в 2014 году составил 26550,3 тыс. вагоно-км, в 2015 году - 24998,6 тыс. вагоно-км, в 2016 году - 26087,2 тыс. вагоно-км, за 9 месяцев 2017 года - 18589,1 тыс. вагоно-км; а в АО «СППК» пробег поездных единиц в 2014 году составил 18053,5 тыс. вагоно-км, в 2015 году - 16572,9 тыс. вагоно-км, в 2016 году - 16155,4 тыс. вагоно-км, за 9 месяцев 2017 года - 12372,0 тыс. вагоно-км.

Несмотря на то, что вагоно-километровая работа в АО «СКППК» выше на 32-38 % по годам, чем вагоно-километровая работа в АО «СППК», величина фактических расходов на услуги ОАО «РЖД» в указанных компаниях имеет противоположные показатели: расходы на услуги ОАО «РЖД» в АО «СКППК» ниже, чем аналогичные расходы в АО «СППК» на 62,5-122,8 % по годам.

Сложившаяся ситуация связана с различием ставок по аренде подвижного состава, установленных ОАО «РЖД» на Северной и Северо-Кавказской железных дорогах. На Северной железной дороге ставки на составляющие услуги по аренде выше, чем по Северо-Кавказской железной дороге.

Кроме того, АО «СКППК» передается в аренду моторвагонный подвижной состав и рельсовые автобусы, а в АО «СППК» больше половины подвижного состава, переданного в аренду, приходится на вагоны локомотивной тяги, ставки на аренду которого выше, чем на моторвагонный подвижной состав.

Так, в 2015 году:

- ставка по техническому обслуживанию (далее - ТО) для моторвагонного подвижного состава по Северо-Кавказской железной дороге составляла 5,46 рубля, по Северной железной дороге - 6,58 рубля (выше на 20 %);

- ставка по ТО по Северной железной дороге для вагона электровозной тяги составляла 9,29 рубля (выше ставки для МВПС по Северо-Кавказской железной дороге на 70,1 %), для вагона тепловозной тяги - 8,49 рубля (выше на 55,5 %);

- ставка по текущему ремонту (далее - ТР) для моторвагонного подвижного состава по Северо-Кавказской железной дороге составляла 4,34 рубля, по Северной железной дороге - 12,89 рубля (выше в 3 раза);

- ставка по плате за пользование (далее - ПП) для моторвагонного подвижного состава по Северо-Кавказской железной дороге составляла 199,84 рубля, по Северной железной дороге - 439,65 рубля (выше в 2,2 раза);

- ставка по управлению и эксплуатации (далее - УЭ) для моторвагонного подвижного состава по Северо-Кавказской железной дороге составляла 1869,94 рубля, по Северной железной дороге - 6671,38 рубля (выше в 3,6 раза).

Собственные расходы пригородных компаний (с учетом прочих расходов по счету 91) по АО «СКППК» составили в 2014 году 708,4 млн. рублей, в 2015 году - 755,5 млн. рублей, в 2016 году - 751,4 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 324,6 млн. рублей; по АО «СППК» составили в 2014 году 552,7 млн. рублей, в 2015 году - 569,4 млн. рублей (без учета списанной дебиторской задолженности), в 2016 году - 560,8 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 407,5 млн. рублей.

При этом в 2015 году собственные расходы компаний увеличились в АО «СКППК» на 6,3 %, в АО «СППК» - на 3 %, а в 2016 году снизились в АО «СКППК» на 0,5 %, в АО «СППК» - на 1,5 %. Сокращение собственных затрат в рамках бюджетов компаний на 2016 год не планировалось.

В составе собственных расходов пригородных пассажирских компаний расходы на оплату труда составили:

- в АО «СКППК» в 2014 году - 131,2 млн. рублей (или 18,5 % от собственных расходов), в 2015 году - 143,0 млн. рублей (18,9 %), в 2016 году - 142,0 млн. рублей (18,9 %), за 9 месяцев 2017 года - 75,1 млн. рублей (23,1 %);

- в АО «СППК» в 2014 году - 361,0 млн. рублей (или 65,3 % от собственных расходов), в 2015 году - 357,3 млн. рублей (62,7 % от собственных расходов без учета списанной дебиторской задолженности), в 2016 году - 363,5 млн. рублей (64,8 %), за 9 месяцев 2017 года - 285,3 млн. рублей (70 процентов).

Следует отметить, что в АО «СППК» сформирован штатный состав работников, который более чем в 2,5 раза превышает по численности штатный состав АО «СКППК». При этом объемы вагоно-километровой работы в АО «СКППК» в 1,5 раза выше, чем в АО «СППК».

Это объясняется тем, что для обслуживания вагонов на локомотивной тяге АО «СППК» требуется дополнительный штат производственного пер-

сонала (проводников) для обеспечения на каждой станции возможности входа пассажиров в подвижной состав (плацкартные вагоны) и выхода из него. В свою очередь, в АО «СКППК» такой подвижной состав на маршрутах следования не курсирует.

В 2015-2016 годах и первом полугодии 2017 года пригородным пассажирским компаниям налоговыми инспекциями перечислены суммы возмещения по НДС в следующих объемах:

- АО «СКППК» получено в 2015 году 204,4 млн. рублей, в 2016 году - 221,4 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 156,7 млн. рублей, которые были направлены на погашение кредиторской задолженности перед ОАО «РЖД»;

- АО «СППК» получено в 2015 году 286,7 млн. рублей, в 2016 году - 307,3 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 235,2 млн. рублей, которые также были направлены на погашение кредиторской задолженности перед ОАО «РЖД».

Кредиторская задолженность по пригородным пассажирским компаниям по состоянию на 1 января 2016 года по АО «СКППК» составила 3521,9 млн. рублей, из нее перед ОАО «РЖД» - 3467,3 млн. рублей, по АО «СППК» - 5653,6 млн. рублей, из нее перед ОАО «РЖД» - 5597,9 млн. рублей; по состоянию на 1 января 2017 года по АО «СКППК» составила 3705,3 млн. рублей, из нее перед ОАО «РЖД» - 3666,7 млн. рублей, по АО «СППК» - 5834,6 млн. рублей, из нее перед ОАО «РЖД» - 5388,5 млн. рублей; по состоянию на 1 октября 2017 года по АО «СКППК» составила 3948,2 млн. рублей, из нее перед ОАО «РЖД» - 3853,2 млн. рублей, по АО «СППК» - 6295,3 млн. рублей, из нее перед ОАО «РЖД» - 6240,9 млн. рублей.

Приведенные данные показывают, что в пригородных пассажирских компаниях наблюдается рост задолженности по оплате услуг ОАО «РЖД», что негативно влияет на их финансовую устойчивость.

В настоящее время ОАО «РЖД» приняты график реструктуризации задолженности по оплате услуг по сдаче в аренду подвижного состава, возникшей в 2008-2016 годах, по АО «СКППК» на общую сумму 3118,3 млн. рублей и по АО «СППК» на общую сумму 6125,9 млн. рублей с погашением в срок до 2026 года, и график реструктуризации по оплате услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта по АО «СКППК» на общую сумму 152,1 млн. рублей с погашением в срок до 2024 года.

Дебиторская задолженность по пригородным пассажирским компаниям по состоянию на 1 января 2016 года по АО «СКППК» составила 216,1 млн. рублей, из нее по средствам регионального бюджета - 210,7 млн. рублей, по

АО «СППК» - 760,2 млн. рублей, из нее по средствам регионального бюджета - 587,8 млн. рублей; по состоянию на 1 января 2017 года по АО «СКППК» составила 156,2 млн. рублей, из нее по средствам регионального бюджета - 172,7 млн. рублей, по АО «СППК» - 1803,6 млн. рублей, из нее по средствам регионального бюджета - 1542,3 млн. рублей; по состоянию на 1 октября 2017 года по АО «СКППК» составила 198,8 млн. рублей, из нее по средствам регионального бюджета - 124,5 млн. рублей, по АО «СППК» - 20010,0 млн. рублей, из нее по средствам регионального бюджета - 1707,9 млн. рублей.

АО «СКППК» в 2014-2016 годах не вышло на безубыточный уровень. По результатам за 2014 год убыток составил 201,7 млн. рублей, за 2015 год - 186,6 млн. рублей, за 2016 год - 209,2 млн. рублей.

АО «СППК» по результатам деятельности за 2014 год получен убыток в размере 632,7 млн. рублей, по итогам 2015 год получена чистая прибыль в сумме 3,0 млн. рублей, по итогам 2016 года - прибыль в сумме 661,4 тыс. рублей.

Инвестиционные программы указанными пригородными пассажирскими компаниями в проверяемом периоде не формировались.

## **5.2. Недостатки и нарушения при ведении пригородными пассажирскими компаниями отдельного учета доходов и расходов**

Согласно части 4 статьи 8 Федерального закона от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» субъекты естественной монополии обязаны вести отдельный учет доходов и расходов по видам деятельности.

В проверяемом периоде ведение отдельного учета доходов и расходов субъектами естественной монополии регламентировалось Порядком ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225.

1. С 2017 года АО «СКППК» ведется отдельный учет на базе программного комплекса 1-С в сопряжении с другими информационными системами, в которых собирается первичная информация по перевозкам пассажиров и ведется учет движения поездов по установленным маршрутам и учет перевезенных пассажиров. При этом информационные системы, используемые АО «СКППК», не позволяют формировать в автоматическом режиме формы управленческой отчетности, предусмотренные Порядком ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225.

В нарушение пунктов 1.4.4, 1.4.5, 1.4.6, 1.4.7 приложения 6 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, АО «СКППК» до настоящего времени не выполняет требования по формированию управленческой отчетности о результатах ведения раздельного учета доходов и расходов по формам 7-р-пс, 7-у-пс-н, 7-у-пс-пд и 7-у-пс-пр.

В нарушение пункта 1.2 приложений № 2 и № 5 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, порядок применения методологии раздельного учета доходов и расходов АО «СКППК» в 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года не был установлен внутренними нормативными документами Общества.

Положение об учетной политике АО «СКППК» на 2015 год утверждено приказом Общества от 30 декабря 2014 года № 264.

В нарушение пункта 7 статьи 8 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», в соответствии с которым изменение учетной политики производится с начала отчетного года, АО «СКППК» изменения в учетную политику в части ссылки на ведение учета расходов в соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, внесены приказом АО «СКППК» от 24 апреля 2015 года № 112, то есть четыре месяца спустя после начала действия приказа Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225.

2. При проведении проверки в АО «СППК» установлены факты, свидетельствующие о недостаточном методологическом обеспечении, установленном внутренними документами в части ведения раздельного учета доходов и расходов, а именно:

2.1. Приказом АО «СППК» от 18 мая 2015 года № 232 «Об утверждении порядка раздельного учета доходов и расходов, в соответствии с приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225» установлено, что необходимо:

- вести раздельный учет доходов и расходов по субъектам согласно приложению № 5 к Порядку;

- вести раздельный учет доходов и расходов по видам деятельности: пассажирские перевозки в пригородном сообщении и прочие виды деятельности согласно приложению № 2 к Порядку.

Таким образом, указанный приказ содержит отсылочную норму к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225.

Однако пунктами 1.2 приложений № 2 и № 5 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, установлено, что порядок и регламенты применения методологии раздельного учета устанавливаются внутренними нормативными документами субъекта регулирования.

В связи с тем, что АО «СППК» осуществляет несколько видов деятельности, указанный приказ не содержит конкретизации по учету расходов по видам деятельности. Кроме того, не выбран способ учета (распределения) расходов (общепроизводственных, общехозяйственных, расходов по содержанию аппарата управления, прочих расходов) из предусмотренных пунктом 3.3 приложения № 5 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225.

В связи с этим приказ АО «СППК» от 18 мая 2015 года № 232 требует доработки и конкретизации по учету расходов по различным видам деятельности.

2.2. Пунктом 10 раздела 2.11 «Учет расходов» учетной политики АО «СППК» установлено, что распределение между обычными видами деятельности Общества общепроизводственных и общехозяйственных (управленческих) расходов производится в соответствии с порядком, утвержденным Обществом.

Приказом АО «СППК» от 31 декабря 2015 года № 727 «О порядке распределения расходов» определено, что общехозяйственные (управленческие) расходы ежемесячно или ежеквартально в сумме фактических затрат относятся по назначению и включаются в себестоимость по видам деятельности. При этом способ распределения общехозяйственных расходов по видам деятельности на объекты распределения не определен, временной период (ежемесячно или ежеквартально) распределения предлагается на выбор.

Таким образом, указанный приказ не раскрывает методические способы распределения общехозяйственных расходов.

2.3. Приложением № 9 к учетной политике утверждена методика определения финансового убытка по основному виду деятельности АО «СППК» по субъектам Российской Федерации, которая содержит отсылочные нормы на утративший силу приказ Минтранса России от 31 декабря 2010 года № 311 и, соответственно, оказывает влияние на содержание и толкование положений методики при ее использовании.

### 5.3. Недостатки и нарушения при формировании оценочного резерва по оплате предстоящих отпусков

Положение об учетной политике АО «СППК» утверждено приказами генерального директора Общества от 6 мая 2015 года № 213 и от 31 декабря 2015 года № 714.

В соответствии с разделом 2.15 «Учет резервов» учетной политики Обществом в бухгалтерском учете отражаются оценочные обязательства на предстоящую оплату отпусков работникам. Создание указанного оценочного обязательства осуществляется в соответствии с порядком, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 15 октября 2012 года № 2039р (далее - Регламент создания оценочного обязательства).

Резервирование сумм на оплату отпусков работникам АО «СППК» отражалось по счету 96 «Резервы предстоящих расходов» в корреспонденции со счетами учета затрат: «Основное производство - пригородные пассажирские перевозки», «Общепроизводственные расходы» и «Общехозяйственные расходы».

Сведения об использовании резерва на оплату предстоящих отпусков работникам АО «СППК» характеризуются следующими данными:

(тыс. руб.)

	Остаток резерва на начало года	Начислен резерв	В том числе			Списан резерв	Остаток резерва на конец года
			основное производство - пригородные пассажирские перевозки	общепроизводственные расходы	общехозяйственные расходы		
2015 г.	8098,7	36584,6	24480,5	3733,5	8370,6	35201,7	9481,6
2016 г.	9481,6	37051,8	25545,8	3718,1	7787,9	36226,7	10306,7
Первое полугодие 2017 г.	10306,7	20899,8	14158,9	2449,2	4291,6	16382,1	14824,4

Согласно приведенным данным остаток неиспользованного резерва по состоянию на 31 декабря 2014 года составил 8098,7 тыс. рублей, на 31 декабря 2015 года - 9481,6 тыс. рублей (рост на 17 % по сравнению с 2014 годом), на 31 декабря 2016 года - 10306,7 тыс. рублей (рост на 8,7 % по сравнению с 2015 годом). Остаток резерва по итогам 2015 года составлял 26 % от суммы начисленного резерва, по итогам 2016 года - 28 процентов.

Резерв на оплату отпусков создается для равномерного учета расходов на выплату отпускных в течение отчетного периода. Пунктом 3 Регламента создания оценочного обязательства установлено, что величина оценочно-

го обязательства по отпускам работников рассчитывается исходя из количества заработанных, но не использованных работником дней отпуска по состоянию на 30 июня и 31 декабря.

В нарушение пункта 4 Регламента создания оценочного обязательства расчет величины оценочного обязательства по отпускам сотрудников Общества в 2015-2016 годах и в истекшем периоде 2017 года по состоянию на 30 июня и 31 декабря отчетных периодов не содержал данные по форме регистра, установленного приложением № 1 к Регламенту создания оценочного обязательства.

В этой связи в ходе контрольного мероприятия на основании регистров бухгалтерского учета и формы первичного учета (унифицированной формы № Т-2 «Личная карточка работника») была проведена выборочная проверка начислений сумм резерва по отпускам 15 работникам АО «СППК».

За проверяемый период сумма начисленного резерва на оплату предстоящих отпусков 15 работникам АО «СППК» составила 2817,7 тыс. рублей.

Сведения о начислениях резерва на оплату предстоящих отпусков работникам АО «СППК» характеризуются следующими данными:

(руб.)

	Расчет суммы отпускных (с учетом отчислений) на 30 июня 2015 г.		Расчет суммы отпускных (с учетом отчислений) на 31 декабря 2015 г.		Расчет суммы отпускных (с учетом отчислений) на 30 июня 2016 г.		Расчет суммы отпускных (с учетом отчислений) на 31 декабря 2016 г.		Расчет суммы отпускных (с учетом отчислений) на 30 июня 2017 г.		Итого (превышение начисленного резерва)
	по данным АО «СППК»	по результатам проверки	по данным АО «СППК»	по результатам проверки	по данным АО «СППК»	по результатам проверки	по данным АО «СППК»	по результатам проверки	по данным АО «СППК»	по результатам проверки	
Сотрудники АО «СППК», 15 чел.	465868,3	231068,1	523337,3	277095,0	546089,9	203445,5	608148,7	232956,3	674215,6	96773,2	
Разница	234800,2		246242,3		342644,4		375192,4		577442,4		1776321,8

Приведенные данные свидетельствуют о том, что сумма начисленного Обществом резерва по предстоящим отпускам, определенная исходя из среднедневной суммы расходов на оплату труда и количества дней неиспользованного отпуска на конец года, превышает сумму необходимого резерва на 1776,3 тыс. рублей за период 2015-2016 годов и в истекшем периоде 2017 года (или 63 % от суммы начисленного резерва).

Из 15 сотрудников, которым начислялся резерв в указанном периоде, 5 сотрудникам продолжительность дней ежегодного (и дополнительного)

отпуска была увеличена и, соответственно, сумма начисленного Обществом резерва по предстоящим отпускам завышена, а 8 сотрудников находились в отпуске по уходу за ребенком. Однако согласно части 1 статьи 121 Трудового кодекса Российской Федерации в стаж работы, дающий право на ежегодный оплачиваемый отпуск, включается время фактической работы. Одновременно частью 2 статьи 121 Трудового кодекса Российской Федерации установлено, что не включаются в этот стаж периоды нахождения в отпуске по уходу за ребенком. Соответственно, сотрудники до выхода из отпуска по уходу за ребенком не учитываются при расчете резерва отпусков.

В этой связи необходимость создания резерва предстоящих отпусков на сотрудников, которые находятся в отпуске по уходу за ребенком, у Общества отсутствует.

Согласно положению по бухгалтерскому учету ПБУ 8/2010 «Оценочные обязательства, условные обязательства и условные активы», утвержденному приказом Минфина России от 13 декабря 2010 года № 167н (далее - ПБУ 8/2010), расходы, связанные с оплатой отпусков работникам, формируют оценочное обязательство.

На основании пункта 5 ПБУ 8/2010 оценочное обязательство признается в бухгалтерском учете только в том случае, если величина оценочного обязательства может быть обоснованно оценена.

В нарушение пункта 2.15 учетной политики АО «СППК» не руководствовалось Регламентом создания оценочного обязательства по отпускам, что привело к необоснованному увеличению оценочного резерва на оплату отпусков на 1776,3 тыс. рублей за период 2015-2016 годов и в истекшем периоде 2017 года.

В этой связи в нарушение пункта 5 ПБУ 8/2010 величина оценочного обязательства АО «СППК» обоснованно не оценена.

#### **5.4. Нарушения при осуществлении закупок**

В ходе контрольного мероприятия проведена проверка соблюдения Федерального закона от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (далее - Федеральный закон от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ) при осуществлении в проверяемом периоде закупок для обеспечения нужд АО «СППК» и АО «СКППК».

Положение о закупке товаров, работ, услуг для нужд АО «СКППК» утверждено протоколом Совета директоров 29 апреля 2015 года № 14 (да-

лее - Положение о закупках АО «СКППК»), для нужд АО «СППК» - 28 апреля 2015 года № 13 (далее - Положение о закупках АО «СППК»).

Указанные положения о закупках размещены на официальном сайте Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» [www.zakupki.gov.ru](http://www.zakupki.gov.ru) и приняты на основании Типового положения, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2015 года № 779р (далее - Типовое положение № 779р).

**5.4.1.** В проверяемом периоде АО «СКППК» проводились конкурсы на право заключения договоров на оказание охранных услуг, а также на оказание агентских услуг по оформлению проездных документов в поездах пригородного сообщения.

Пунктом 47 положения о закупках АО «СКППК» установлено, что начальная (максимальная) цена договора определяется посредством применения следующих методов: метод сопоставимых рыночных цен (анализа рынка); нормативный метод; тарифный метод; проектно-сметный метод; затратный метод.

В нарушение указанного пункта положения о закупках АО «СКППК» начальные (максимальные) цены договоров на оказание агентских услуг по оформлению проездных документов в поездах пригородного сообщения в 2015 году в сумме 128354,1 тыс. рублей, в 2016 году - 136062,2 тыс. рублей, а также на оказание охранных услуг в поездах пригородного сообщения в 2016 году в сумме 154100,0 тыс. рублей определены без соответствующих обоснований.

**5.4.2.** Проверка порядка проведения закупочных процедур показала следующее.

ОАО «СППК» в 2015 году проведен открытый аукцион в электронной форме № 212/ОАЭ-ОАО «СППК»/15/РЯРС (извещение от 29 июля 2015 года) на право заключения договора на оказание услуг по уборке моторвагонного подвижного состава в пунктах оборота ОАО «СППК», по результатам которого (протокол от 31 августа 2015 года) победителем аукциона признано ООО «РегионДорСервис» с ценовым предложением в размере 6185,9 тыс. рублей. Предпоследнее ценовое предложение - от ООО «Услуга» в размере 6225,2 тыс. рублей (цена за единицу услуги - 109,8 рубля).

Победитель аукциона ООО «РегионДорСервис» письмом от 22 сентября 2015 года № 93 сообщило АО «СППК», что отказывается от заключения договора.

При этом почти через 2 месяца АО «СППК» 17 ноября 2015 года был заключен договор на оказание услуг по уборке электропоездов в пунктах оборота с ООО «РегионДорСервис» в сумме 6185,9 тыс. рублей (далее - договор № ЖД-197) со сроком действия с 1 сентября 2015 года по 31 декабря 2017 года, который по истечении 2 дней был расторгнут по соглашению сторон (соглашение от 19 ноября 2015 года). Соглашение о расторжении распространяло свое действие с 1 октября 2015 года.

На основании распоряжения генерального директора АО «СППК» от 27 ноября 2015 года № 632 с ООО «Услуга», как с единственным поставщиком, заключен договор от 30 ноября 2015 года № ЖД-200 по уборке электропоездов на сумму 1400,3 тыс. рублей со сроком действия с 1 октября 2015 года по 31 марта 2016 года.

Далее на период с апреля 2016 по декабрь 2017 года АО «СППК» по результатам конкурса (извещение от 29 февраля 2016 года № 31603372046) был заключен договор на оказание услуг по уборке подвижного состава в пунктах оборота с ООО «Услуга» от 18 апреля 2016 года № СППК-118-2016 в сумме 8422,7 тыс. рублей (цена за единицу услуги составила 124,2 рубля).

Согласно пункту 8.3.6 аукционной документации № 212/ОАЭ-ОАО «СППК»/15/РЯРС в случае, если победитель аукциона уклоняется от подписания договора в установленные сроки, договор может быть заключен с участником, аукционной заявке которого присвоен второй номер.

В соответствии с пунктом 324 Положения о закупках ОАО «СППК», если победитель уклонился от подписания договора, он признается уклонившимся от заключения договора. В этом случае заказчик вправе заключить договор с участником, сделавшим предпоследнее предложение о цене договора (цене лота). При этом заключение договора для участника, сделавшего предпоследнее предложение о цене договора (цене лота), является обязательным.

Таким образом, в случае принятия АО «СППК» решения и признания ООО «РегионДорСервис» уклонившимся от заключения договора, а также заключения договора со вторым участником аукциона - ООО «Услуга», цена за единицу услуги по уборке моторвагонного подвижного состава в пунктах оборота составила бы 109,8 рубля. При этом отсутствовала бы необходимость проведения конкурса и заключения с ОАО «Услуга» договора от 18 апреля 2016 года № СППК-118-2016 с ценой за единицу услуги 124,3 рубля, что могло бы привести к экономии средств в размере 982,4 тыс. рублей.

## **5.5. Недостатки и нарушения при формировании бухгалтерской отчетности и проведении инвентаризации имущества и обязательств**

1. Согласно пункту 27 Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» (ПБУ 4/99)», утвержденного приказом Минфина России от 6 июля 1999 года № 43н, пояснения к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках должны раскрывать данные о наличии на начало и конец отчетного периода и движении в течение отчетного периода арендованных основных средств.

Проверка показала, что подвижные составы, переданные АО «СППК» по договорам аренды, в 2015 году включали 284 единицы транспорта, в 2016 году - 311 единиц.

В нарушение пункта 27 ПБУ 4/99 АО «СППК» не раскрывало в текстовой части пояснений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах за 2015-2016 годы информацию об арендованных основных средствах (подвижного состава), позволяющую обеспечивать внешних пользователей бухгалтерской отчетности дополнительными данными, необходимыми для реальной оценки об имущественном положении Общества.

В пояснительной записке в составе бухгалтерской отчетности за 2015-2016 годы отсутствовала информация о перечне подвижного состава, о количестве и их движении в течение отчетного периода, а также их стоимости.

2. АО «СППК» в нарушение статьи 11 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», пункта 27 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н, согласно которым перед составлением годовой бухгалтерской отчетности должна быть проведена инвентаризация активов и обязательств, в 2015-2016 годах перед составлением годовой отчетности АО «СППК» в порядке, установленном Методическими указаниями по инвентаризации имущества и финансовых обязательств, утвержденными приказом Минфина России от 13 июня 1995 года № 49, инвентаризация арендованных основных средств не проводилась.

## **5.6. Анализ обоснованности затрат по аренде подвижного состава, включая затраты по его ремонту и техническому обслуживанию**

1. Расчеты стоимости услуг по управлению и эксплуатации, а также размера составных элементов арендной платы (плата за пользование, техническое обслуживание, текущий ремонт и капитальный ремонт) при

предоставлении пригородного подвижного состава осуществляется ОАО «РЖД» самостоятельно.

Распоряжением от ОАО «РЖД» от 20 октября 2010 года № 2174р утверждена методика определения стоимости услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям (далее - Методика определения стоимости услуг № 2174р).

В соответствии с Методикой определения стоимости услуг № 2174р ставки на услуги аренды с экипажем формируются в разрезе железных дорог - филиалов ОАО «РЖД», при этом предусмотрена следующая дифференциация ставок:

- по видам услуг - услуги аренды состоят из арендной платы и услуг по управлению и эксплуатации. Арендная плата состоит из технического обслуживания, текущего ремонта, капитального ремонта (далее - КР) и платы за пользование;

- по видам тяги - электровозная, моторвагонная, тепловозная, дизельная, рельсовые автобусы, паровозная.

Методика определения стоимости услуг № 2174р основана на Номенклатуре расходов и доходов по видам деятельности, определенной приказом Минтранса России от 17 августа 2007 года № 124 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД», который утратил силу в 2010 году.

При этом ОАО «РЖД» не вносились изменения в Методику определения стоимости услуг № 2174р в связи с вступлением в силу приказов Минтранса России о порядке ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов от 31 декабря 2010 года № 311 с 1 января 2011 года и от 12 августа 2014 года № 225 с 1 января 2015 года.

Таким образом, номенклатура статей расходов, утвержденных Методикой определения стоимости услуг № 2174р в 2010 году, не соответствовала и не совпадала с действующей номенклатурой статей затрат, применяемой в рамках ведения раздельного учета доходов и расходов согласно Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, и, что, как следствие, затрудняет проверку обоснованности и правильности формирования ставок.

На основе Методики определения стоимости услуг № 2174р сформированы ставки на услуги, оказываемые пригородным пассажирским компаниям, на 2011 год, которые рассчитаны на базе соответствующих расхо-

дов ОАО «РЖД» за 9 месяцев 2010 года, то есть за неполный финансовый год. При этом в расчет не включены расходы, связанные с содержанием административных подразделений, а уровень рентабельности снижен с 4 % до 0,01 процента.

В последующие периоды ставки на ТО, ТР, КР, ПП и УЭ увеличивались посредством индексации, проводимой собственником имущества - ОАО «РЖД». На основании протоколов заседания правления ОАО «РЖД» ставки на ТО, ТР, КР и УЭ проиндексированы в 2013 году на 15 %, за исключением ставок на ПП, которые проиндексированы на 5,6 %, в 2014 году - на 6 процентов.

В нарушение пункта 6 Методики определения стоимости услуг № 2174р стоимость услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям, на предстоящий год не рассчитывалась ОАО «РЖД» на основании данных управленческого учета за текущий год, то есть не осуществлялся ежегодный перерасчет стоимости услуг по фактическим данным соответствующего периода.

В 2015 году ставки по УЭ пересчитаны на основании фактических затрат за 9 месяцев 2014 года, то есть перерасчет ставок осуществлен ОАО «РЖД» за неполный финансовый год с учетом индексации в размере 7,6 % и включения накладных расходов - расходов филиалов, процент которых по железным дорогам - филиалам ОАО «РЖД», варьировался от 6,51 до 17,15 %. В то же время ОАО «РЖД» применена система индивидуальных понижающих коэффициентов, уровень которых варьировался от 0,4 до 1 % для стоимости услуг ОАО «РЖД».

Необходимо отметить, что ставки арендной платы установлены по каждой железной дороге и существенно отличаются.

Сведения в разрезе составных элементов арендной платы по железным дорогам за период 2014-2017 годов представлены в таблице:

(руб.)

Наименование железной дороги	Техническое обслуживание (ТО)				Текущий ремонт (ТР)				Плата за пользование (ПП)				Управление и эксплуатация (УЭ)			
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Октябрьская	3,05	3,48	3,62	3,76	6,02	6,86	7,14	7,42	181,7	181,7	189,2	196,6	3068	2967	3089	3209
Калининградская	11,9	13,6	14,2	14,7	9,69	11,0	11,5	11,9	211,9	211,9	220,6	229,2	6127	4800	4997	5192
Московская	2,75	3,77	3,92	4,07	3,18	3,62	3,77	3,92	184,8	184,8	192,4	199,9	3943	4223	4396	4568
Горьковская	3,11	3,55	3,70	3,84	3,60	4,10	4,27	4,44	157,2	157,2	163,7	170,1	3220	3422	3562	3701
Северная	5,7	6,58	6,85	7,12	11,3	12,89	13,4	13,9	385,6	439,6	457,7	475,5	7723	6671	6945	7216

Наименование железной дороги	Техническое обслуживание (ТО)				Текущий ремонт (ТР)				Плата за пользование (ПП)				Управление и эксплуатация (УЭ)			
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Северо-Кавказская	4,79	5,46	5,68	5,90	3,81	4,34	4,52	4,70	199,8	199,8	208,0	216,1	2960	1870	1947	2023
Юго-Восточная	4,64	5,29	5,51	5,72	4,38	4,99	5,19	5,39	303,1	303,1	315,6	327,9	3957	3631	3780	3928
Приволжская	4,94	5,63	5,86	6,09	4,58	5,22	5,43	5,64	246,1	280,6	292,1	303,5	5064	5584	5813	6040
Куйбышевская	3,16	3,60	3,75	3,90	6,20	7,07	7,36	7,65	281,9	281,9	293,5	304,9	3643	3620	3769	3916
Свердловская	2,99	3,41	3,55	3,69	3,02	3,44	3,58	3,72	176,1	200,8	209,0	217,2	4208	3629	3777	3925
Южно-Уральская	4,23	4,82	5,02	5,22	6,22	7,09	7,38	7,67	195,0	195,0	203,0	211,0	5407	5286	5503	5717
Западно-Сибирская	3,22	3,67	3,82	3,97	3,05	3,48	3,62	3,76	156,7	156,7	163,2	169,6	5056	5027	5233	5437
Красноярская	4,98	5,68	5,91	6,14	3,38	3,85	4,01	4,17	187,2	187,2	194,9	202,5	2713	2072	2157	2241
Восточно-Сибирская	5,91	5,73	5,96	6,19	3,42	3,90	4,06	4,22	204,8	204,8	213,3	221,6	6146	6229	6485	6738
Забайкальская	12,2	14,01	14,5	15,1	2,66	3,03	3,15	3,27	320,1	364,9	379,9	394,7	9796	8655	9009	9361
Дальневосточная	7,78	8,87	9,23	9,59	6,41	7,31	7,61	7,91	260,3	260,3	271,0	281,5	7111	7398	7701	8002

Приведенные данные показывают, что ставки арендной платы по моторвагонному подвижному составу варьируются, например, в 2017 году:

- по ТО от 3,69 рубля по Свердловской железной дороге до 15,1 рубля по Забайкальской железной дороге;

- по ТР от 3,27 рубля по Забайкальской железной дороге до 13,9 рубля по Северной железной дороге;

- по ПП от 169,6 рубля по Западно-Сибирской железной дороге до 475,5 рубля по Северной железной дороге;

- по УЭ от 2023 рублей по Северо-Кавказской железной дороге до 9361 рубля по Забайкальской железной дороге.

Необходимо отметить, что тарифы на услуги инфраструктуры, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям при осуществлении пассажирских перевозок, в зависимости от тарифного расстояния «единые» для всех пригородных компаний и не делятся по полигонам железных дорог.

Методикой определения стоимости услуг № 2174р предусмотрено, что арендные ставки на ТО, ТР, КР, ПП и УЭ, применяемые ОАО «РЖД» для расчета услуг по предоставлению в аренду подвижного состава пригород-

ным пассажирским компаниям, рассчитываются отдельно по полигонам железных дорог, поэтому имеют существенно различные значения.

Так, на территории Ярославской области услуги по перевозке в пригородном сообщении осуществляют Московско-Тверская и Северная пригородные компании, при этом ставки арендной платы для расчета стоимости услуг по предоставлению в аренду подвижного состава существенно отличаются для каждой компании, что вызывает вопросы у правительства Ярославской области по обоснованности затрат указанных пригородных пассажирских компаний в части расходов по оказанию услуг ОАО «РЖД».

2. ОАО «РЖД» заключало договоры с 26 пригородными пассажирскими компаниями по аренде подвижного состава: техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава, проведению капитального ремонта подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижного состава, в том числе:

- с АО «СППК»:

от 10 июня 2015 года № 42/15/ЦДМВ/жд-058 (по аренде пассажирских вагонов). Предельная цена договора в 2015 году составила 1384,2 млн. рублей, в 2016 году - 1461,4 млн. рублей, в 2017 году - 1394,6 млн. рублей (с НДС - 18 %). Перечень передаваемого состава в 2017 году включал 170 единиц транспорта;

от 8 июня 2015 года № 41/15/ЦДМВ/жд-059 (по аренде моторвагонного подвижного состава). Предельная цена договора в 2015 году составила 609,5 млн. рублей, в 2016 году - 641,7 млн. рублей, в 2017 году - 639,8 млн. рублей (с НДС - 18 %). Перечень передаваемого в 2017 году подвижного состава составил 137 единиц транспорта;

- с АО «СКППК»:

от 17 апреля 2015 года № 64 (по аренде моторвагонного подвижного состава и рельсовых автобусов). Предельная цена договора в 2015 году составляла 1119,6 млн. рублей, в 2016 году - 1245,0 млн. рублей, в 2017 году - 1179,5 млн. рублей (с НДС - 18 %). В ходе контрольного мероприятия установлено, что порядка 30 % имущества (моторвагонного подвижного состава) передается в АО «СКППК» с высокой степенью износа, срок эксплуатации которого с года выпуска составляет более 50 лет. Арендованные основные средства числятся на забалансовом счете Общества в общей сумме 1054,8 млн. рублей.

Проверка показала, что порядка 80 % подвижного состава, находящегося на балансе Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД», передается в аренду. Сведения о количестве и стои-

мости находящегося на балансе подвижного состава, в том числе передаваемого в аренду, представлены в таблице:

(млн. руб.)

	Первоначальная стоимость ПС		Остаточная стоимость ПС		Количество вагонов ПС		%
	всего	в том числе в аренде	всего	в том числе в аренде	всего	в том числе в аренде	
На 1 января 2015 г.	126376	118602	80825	77233	15374	11621	75,6
На 1 января 2016 г.	139251	133568	79354	76816	14412	11238	78,0
На 1 ноября 2017 г.	144441	140108	74491	72256	13200	12936	98,0

В настоящее время наблюдаются неоднородность структуры парка подвижного состава по его изношенности, а также существенные различия по сериям выпуска по полигонам железных дорог.

По итогам 2015 года 6126 единиц подвижного состава, переданного в аренду пригородным пассажирским компаниям, имели степень износа более 50 %, из них 2753 единицы - с износом более 90 %, 1563 единицы - со 100-процентным износом. По состоянию на 1 ноября 2017 года 5996 единиц подвижного состава, переданного в аренду пригородным пассажирским компаниям, имели степень износа более 50 %, из них 1542 единицы - с износом более 90 %, 632 единицы - со 100-процентным износом.

3. Распоряжением ОАО «РЖД» от 14 августа 2014 года № 1911р утверждена методика формирования алгоритма расчета элемента «Капитальный ремонт» ставки аренды для подвижного состава «Рельсовый автобус», применение которой предусмотрено с 1 января 2014 года в составе арендной платы.

Методика расчета элемента «Капитальный ремонт» ставки аренды для подвижного состава «Электропоезд», применение которой предусмотрено с 1 января 2015 года, утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2014 года № 3187р.

В соответствии с указанной методикой, предусматривающей накопительную систему формирования ставок, расходы на капитальный ремонт образуются по каждому филиалу ОАО «РЖД» на основе стоимости выполнения ремонта подвижного состава за предыдущий период, приведенный к условиям прогнозного периода с учетом параметров инфляции, и прогнозируемой транспортной работы парка подвижного состава. При этом указанные расходы определяются исходя из вагоно-километровой работы электропоездов по типам и не привязаны к конкретным объектам по-

движного состава, эксплуатируемого на территории того или иного субъекта Российской Федерации.

В 2015 году ОАО «РЖД» осуществлен расчет элемента арендной платы «Капитальный ремонт» для электропоездов по сериям подвижного состава по прогнозируемым объемам поездной работы потребного парка подвижного состава на 2015 год в объеме 1063,6 млн. вагоно-км, из которых на Московскую железную дорогу приходится 568,7 млн. вагоно-км. При этом ОАО «РЖД» был установлен размер рентабельности на уровне от 1 % до 4 процентов.

На основании протоколов правления ОАО «РЖД» в 2016 году по всем полигонам железных дорог составные элементы арендной платы по капитальному ремонту проиндексированы на 4,1 %, в 2017 году - на 3,9 % (за исключением полигона Московской железной дороги).

С 1 января 2017 года расчет ставок аренды для подвижного состава по элементу «Капитальный ремонт» по полигону Московской железной дороги осуществлен ОАО «РЖД» с понижением объема поездной работы потребного парка подвижного состава в 2017 году на 14,5 млн. вагоно-км и уменьшением размера ставок по сериям подвижного состава:

- по ЭД-4М размер ставки снижен с 3,61 до 2,86 рубля, по ЭД-9М - с 5,13 до 3,30 рубля, по ЭД-9Т - с 5,14 до 4,98 рубля, по ЭР-2К - с 4,83 до 3,86 рубля.

По остальным полигонам железных дорог перерасчет ставок аренды не осуществлялся.

Сведения о размерах арендной платы по элементу «Капитальный ремонт» в разрезе отдельных серий подвижного состава и железных дорог представлены в таблице:

(руб.)

Наименование железной дороги	ЭД-4М			ЭД-9М			ЭД-9Т			ЭР-2К		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Октябрьская	3,93	4,09	4,25	4,31	4,49	4,67				4,66	4,85	5,04
Калининградская										14,70	15,3	15,90
Московская	3,47	3,61	2,86	4,93	5,13	3,30	4,94	5,14	4,98	4,64	4,83	3,86
Горьковская				4,37	4,55	4,73	4,08	4,25	4,42			
Северная	9,03	9,40	9,77	9,65	10,05	10,44	9,44	9,83	10,21			
Северо-Кавказская	10,73	11,17	11,61	8,81	9,17	9,53				14,95	15,56	16,17
Юго-Восточная	9,94	10,35	10,75	6,32	6,58	6,84	6,33	6,59	6,85			
Приволжская				10,81	11,25	11,69	10,75	11,19	11,63			
Куйбышевская	6,23	6,49	6,74							14,92	15,53	16,14
Свердловская	4,07	4,24	4,41									

Наименование железной дороги	ЭД-4М			ЭД-9М			ЭД-9Т			ЭР-2К		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Южно-Уральская	5,99	6,24	6,48	4,92	5,12	5,32				7,44	7,75	8,05
Западно-Сибирская	4,14	4,31	4,48	5,29	5,51	5,72	5,16	5,37	5,58	4,83	5,03	5,23
Красноярская				7,83	8,15	8,47	7,64	7,95	8,26			
Восточно-Сибирская				5,84	6,08	6,32	4,20	4,37	4,54			
Забайкальская				8,78	9,14	9,50						
Дальневосточная				4,86	5,06	5,26	4,79	4,99	5,18			

Приведенные данные показывают, что имеются существенные различия по стоимости арендной ставки по элементу «Капитальный ремонт». Так, на Северо-Кавказской железной дороге в 2015 году ставка по серии ЭД-4М составляла 10,73 рубля при прогнозируемой вагоно-километровой работе 0,395 млн. вагоно-км, а на Московской железной дороге - 3,47 рубля при вагоно-километровой работе 22,9 млн. вагоно-км.

В 2017 году ставки по подвижному составу по серии ЭД-4М варьируются от 2,86 рубля по Московской железной дороге до 11,61 рубля по Забайкальской железной дороге:

- по серии ЭД-9М - от 3,3 рубля по Московской железной дороге до 11,69 рубля по Приволжской железной дороге;

- по серии ЭД-9Т - от 4,54 рубля по Восточно-Сибирской железной дороге до 11,63 рубля по Приволжской железной дороге;

- по серии ЭР-2К - от 3,86 рубля по Московской железной дороге до 15,90 рубля по Калининградской железной дороге.

Количество ремонтных событий напрямую зависит от интенсивности использования парка.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 года № 2812р утверждено положение о планово-предупредительном ремонте моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД», которое введено в действие с 1 января 2011 года. Указанным распоряжением предусмотрены порядок и нормы выполнения комплекса технических мероприятий по техническому обслуживанию и ремонту моторвагонного подвижного состава после проведения им определенного объема работ, а также нормы периодичности технического обслуживания и ремонта электропоездов.

С 1 января 2017 года распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2016 года № 2585р вступил в силу новый порядок, в соответствии с которым установлены новые нормы периодичности технического обслуживания и ре-

монта электропоездов. При этом исключено применение календарного срока для капитального ремонта.

Сравнение норм периодичности капитального ремонта на примере отдельных серий электропоездов приведены в таблице:

(тыс. км)

Серии МВПС	КР-1		КР-2	
	с 1 января 2011 г.	с 1 января 2017 г.	с 1 января 2011 г.	с 1 января 2017 г.
ЭР-9М	700	700	2000	2100
ЭР-2Р, ЭР-2Т, ЭД-2Т, ЭД-4, ЭТ-2, ЭР-9Е, ЭР-9Т	700	840	2000	2100
ЭД-4МК	700	1200	2000	2400
ЭД-4М	700	1200	2000	2400
ЭД-9М	960	1200	2000	2400
ЭД-9Т	700	840	2000	2100
ЭР-2К	600	840	1800	2100

Приведенные данные показывают, что нормы периодичности капитального ремонта увеличены. При этом ставки по КР с 1 января 2017 года не пересчитаны.

В этой связи инспекторами Счетной палаты Российской Федерации произведен перерасчет ставок арендной платы по подвижному составу серий ЭД-4М, ЭД-9М, ЭР-2К, осуществляющему перевозки в пригородном сообщении на полигоне Северо-Кавказской железной дороги, по результатам которого снижение ставок могло составить с 1 января 2017 года в среднем от 20 до 29 процентов.

Так, по расчету арендная ставка для подвижного состава серии ЭД-4М подлежала снижению с 11,17 до 8,9 рубля (или на 20 %), серии ЭД-9М - с 9,17 до 7,34 рубля (или на 20 %), серии ЭР-2К - с 15,56 до 11,10 рубля (или на 28,7 процента).

В результате экономия денежных средств пригородной пассажирской компании по итогам 10 месяцев 2017 года могла составить порядка 32,7 млн. рублей (расчетно).

Кроме того, выборочный анализ первичной документации (актов выполненных работ по капитальному ремонту электропоезда) показал, что ОАО «РЖД» не соблюдался межремонтный срок, установленный распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 года № 2812р.

Превышение допустимого срока эксплуатации (по КР-1) моторвагонного подвижного состава составляло от 1,5 до 4 лет.

В нарушение пункта 1.27 распоряжения ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 года № 2812р нормы периодичности капитального ремонта моторвагонного подвижного состава не соблюдены по следующим видам подвижного состава:

- ЭД-9МК № 008301, ЭД-9МК № 008302, ЭД-9МК № 008304, ЭД-9МК № 008305, ЭД-9МК № 008308, ЭД-9МК № 008309 срок проведения капитального ремонта по установленным нормативам предусматривался в 2011 году, дата постройки - октябрь 2003 года. Согласно актам выполненных работ от 9 февраля 2015 года №№ 623, 624, 625, 626, от 11 февраля 2015 года №№ 672, 673, 674, 675 и от 13 февраля 2015 года №№ 722, 723, 725, 726, 727, 728 капитальный ремонт (КР-I) был произведен в феврале 2015 года, то есть на 4 года позже нормативного срока;

- ЭД-9МК № 009201, ЭД-9МК № 009202, ЭД-9МК № 009203, ЭД-9МК № 009206, ЭД-9МК № 009209, ЭД-9МК № 009210 срок проведения капитального ремонта по установленным нормативам предусматривался в 2012 году, дата постройки - март 2004 года. Согласно актам выполненных работ от 27 марта 2015 года №№ 1715, 1716, 1717, 1718, 1719, 1720, 1721, 1722 и от 30 марта 2015 года №№ 1724, 1725, 1726, 1727 капитальный ремонт (КР-I) был произведен в марте 2015 года, то есть на 3 года позже нормативного срока;

- ЭД-9М № 15101, ЭД-9М № 15102, ЭД-9М № 15110, ЭД-9М № 15109 срок проведения капитального ремонта по установленным нормативам предусматривался в 2014 году, дата постройки - март 2006 года. Согласно актам выполненных работ от 4 августа 2016 года №№ 5056, 5057, 5054 и от 8 августа 2016 года №№ 5059, 5061, 5063 капитальный ремонт (КР-I) был произведен в августе 2016 года, то есть на 2 года позже нормативного срока;

- ЭД-9М № 15201, ЭД-9М № 15202, ЭД-9М № 15210, ЭД-9М № 15209 срок проведения капитального ремонта по установленным нормативам предусматривался в 2014 году, дата постройки - март 2006 года. Согласно актам выполненных работ от 24 июня 2015 года №№ 3851, 3852, 3854, 3855 и от 29 июня 2015 года №№ 3922, 3923, 3924, 3925 капитальный ремонт (КР-I) был произведен в июне 2015 года, то есть на 1,5 года позже нормативного срока;

ЭД-9М № 09401, ЭД-9М № 09404, ЭД-9М № 09409, ЭД-9М № 09410 срок проведения капитального ремонта по установленным нормативам предусматривался в 2012 году, фактически капитальный ремонт на момент проверки не производился, то есть сроки проведения капитального ремонта нарушены на 5 лет.

Указанные факты свидетельствуют также о нереализованной ОАО «РЖД» возможности пересчета ставок по КР в сторону уменьшения и свидетельствуют о завышении ставок по КР.

### **Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия**

Директором по пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» Д.В. Пеговым представлены замечания к акту по результатам совместного контрольного мероприятия на объекте ОАО «РЖД» от 4 октября 2017 года № КМ-495/10-03 (вх. № А-10274 от 6 октября 2017 года), на которые установленным порядком подготовлено заключение.

### **Выводы**

**1.** Государственная поддержка пригородных пассажирских компаний за счет бюджетных ассигнований региональных бюджетов осуществлялась в виде субсидий на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров; на компенсацию расходов в связи с перевозкой обучающихся; на компенсацию расходов в связи с перевозкой региональных льготников.

Общий объем субсидий из региональных бюджетов, предоставленных АО «СКППК», в 2014 году составил 375,5 млн. рублей, в 2015 году - 307,6 млн. рублей, в 2016 году - 557,9 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 241,3 млн. рублей.

Объем субсидий, предоставленных АО «СКППК», в 2014 году составил 712,6 млн. рублей, в 2015 году - 1019,6 млн. рублей, в 2016 году - 1307,3 млн. рублей, за 9 месяцев 2017 года - 646,3 млн. рублей.

**2.** Меры государственной поддержки не позволили АО «СКППК» выйти на безубыточный уровень. По итогам 2016 года убыток от деятельности компании составил 209,2 млн. рублей, или на 7,5 млн. рублей превысил убыток по итогам 2014 года (201,7 млн. рублей).

**3.** Рост тарифов для населения позволил увеличить выручку пригородных пассажирских компаний, однако повлек за собой снижение уровня пассажиропотока.

Так, рост тарифов для населения с 1 января 2015 года по текущий период 2017 года в Ярославской области составил 6,9 % (с 2,9 до 3,1 рубля за 1 пасс. км), в Ростовской области - на 45,8 % (с 12 до 17,5 рубля за одну 10-км зону).

При этом по маршрутам АО «СКППК» пассажиропоток снизился в 2015 году на 14 %, в 2016 году - на 4,9 %. По маршрутам АО «СППК» пассажиропоток снизился в 2015 году на 10,7 %, в 2016 году - на 7,4 процента.

**4.** Мера государственной поддержки по введению нулевой ставки НДС на реализацию услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении позволила снизить расходы компаний.

Однако с 2016 года расходы АО «СКППК» превысили аналогичные показатели 2014 года за счет роста тарифов ОАО «РЖД» на аренду подвижного состава.

**5.** Моторвагонный подвижной состав и пассажирские вагоны на локомотивной тяге передаются пригодным пассажирским компаниям в аренду по ставкам, устанавливаемым ОАО «РЖД».

В соответствии с Методикой определения стоимости услуг, оказываемых пригодным пассажирским компаниям, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2010 года № 2174р, арендная плата состоит из платы за техническое обслуживание, текущий ремонт, капитальный ремонт и платы за пользование. Платежи за капитальный ремонт рассчитаны и осуществляются исходя из межремонтного срока, установленного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 года № 2812р.

При этом установленный межремонтный срок в проверяемом периоде ОАО «РЖД» не соблюдался. ОАО «РЖД» допускало превышение сроков проведения капитального ремонта на срок от 1,5 до 4 лет.

**6.** С 1 января 2017 года распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2016 года № 2585р увеличены сроки периодичности технического обслуживания и ремонта электропоездов. При этом ставки по капитальному ремонту в составе арендных платежей для пригородных пассажирских компаний не сокращены.

Инспекторами Счетной палаты осуществлен перерасчет ставок арендной платы по подвижному составу, осуществляющему перевозки в пригородном сообщении на полигоне Северо-Кавказской железной дороги, по результатам которого ставки подлежали снижению в среднем от 20 до 29 % (экономия денежных средств за 10 месяцев 2017 года могла составить 32,7 млн. рублей (расчетно)).

**7.** В нарушение пункта 6 Методики определения стоимости услуг, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2010 года № 2174р, согласно которому ежегодно в срок до 1 ноября на основании данных управленческого учета формируются предложения по стоимости

услуг, оказываемых пригородными пассажирскими компаниями, на основании которых осуществляется расчет стоимости услуг, ОАО «РЖД» стоимость услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям по передаче в аренду подвижного состава, на предстоящий год не рассчитывалась, а осуществлялась ежегодная индексация ставок, которая не подтверждена соответствующими расчетами.

Кроме того, указанная методика основана на номенклатуре расходов и доходов по видам деятельности, определенной приказом Минтранса России от 17 августа 2007 года № 124, который утратил силу в 2010 году. При этом ОАО «РЖД» Методика определения стоимости услуг не актуализирована в связи с вступлением в силу приказов Минтранса России о порядке ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов от 31 декабря 2010 года № 311 с 1 января 2011 года и от 12 августа 2014 года № 225 с 1 января 2015 года.

Номенклатура статей расходов, установленных Методикой определения стоимости услуг, не соответствует действующей номенклатуре расходов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, являющейся приложением № 1 к порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, и, как следствие, затрудняет проверку обоснованности и правильности формирования ставок на услуги по предоставлению в аренду подвижного состава.

**8.** В целях организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении между пригородными компаниями (АО «СППК», АО «СКПК») и уполномоченными органами в субъектах Российской Федерации ежегодно заключались договоры (государственные контракты) об организации транспортного обслуживания населения, в которых были определены маршруты движения железнодорожных пригородных поездов по территории соответствующих субъектов, их протяженность, количество дней курсирования в год, составность поездов (количество вагонов) и объемы вагоно-километровой работы.

На маршрутном участке «Батайск - Азов - Батайск» в 2015-2017 годах средняя населенность вагона сложилась на очень низком уровне - от 3 до 15 человек на вагон и имеет тенденцию к ежегодному снижению.

Данный факт свидетельствует о низкой эффективности указанного маршрута, а также с учетом существования альтернативных автобусных

маршрутов о наличии резерва для оптимизации маршрутной сети на территории Ростовской области в целях снижения расходов перевозчика и, соответственно, уменьшения затрат, учитываемых при установлении экономически обоснованного уровня тарифа.

**9.** ФАС России (ФСТ России), Минэкономразвития России, Минтранс России до настоящего времени не разработана методика расчета тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении в части перерасчета тарифа на базе соответствующих затрат ОАО «РДЖ» по пригородному комплексу с учетом практики применения механизма государственного заказа, что предусмотрено пунктом 11 Плана мероприятий по реализации Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом<sup>1</sup> (срок - декабрь 2014 года).

**10.** ОАО «РЖД» не осуществляется группировка расходов в соответствии с перечнем работ и услуг, выполняемых владельцем инфраструктуры, затраты по которым учитываются в тарифах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика (приложение № 37 к Тарифному руководству).

Ввиду отсутствия сопоставимости номенклатуры расходов, предусмотренной Порядком ведения отдельного учета доходов и расходов, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, и Перечня работ и услуг, выполняемых владельцем инфраструктуры, затраты по которым учитываются в тарифах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика (приложение № 37 к Тарифному руководству), определить расходы ОАО «РЖД», которые учитываются в ценах (тарифах) на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках в составе пригородных поездов перевозчика, не представляется возможным.

**11.** Проверка показала, что объемы потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего

---

<sup>1</sup> Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года № 857-р.

пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, определялись ОАО «РЖД» на основе оценки объемов доходов от оказания услуг по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении, рассчитываемой на текущий год по фактическим данным отчетного года без учета объемов доходов, рассчитанных по льготному тарифу, скорректированной на прогнозируемый объем вагоно-километровой работы и планируемый индекс роста тарифов.

При этом отсутствовал детальный расчет, позволяющий подтвердить потребность в заявляемых объемах потерь в доходах.

При расчете соответствующих бюджетных ассигнований на 2017-2020 годы Росжелдором применялись объемы вагоно-километровой работы и средней стоимости единицы. При этом объемы вагоно-километровой работы не соответствовали предложениям ОАО «РЖД».

Так, по предложениям ОАО «РЖД» планируемые объемы вагоно-километровой работы на 2017 год составили 1233,0 млн. вагоно-км при ожидаемых потерях в доходах в сумме 36164,4 млн. рублей (письмо от 23 апреля 2016 года № 8930).

В то же время Росжелдором в ОБАС на 2017 год вагоно-километровая работа включена в размере 1257,3 млн. вагоно-км с планируемым объемом субсидий на компенсацию потерь в доходах в сумме 35203,1 млн. рублей.

Субсидии на компенсацию потерь в доходах в связи с государственным регулированием тарифов в пригородном сообщении предоставлены Росжелдором ОАО «РЖД» на основании отчетов о потерях в доходах в 2015 году в сумме 33800,0 млн. рублей (100 % бюджетных ассигнований), в 2016 году - 32613,2 млн. рублей (100 % бюджетных ассигнований), по состоянию на 1 ноября 2017 года - 27526,7 млн. рублей (77,8 % бюджетных ассигнований).

**12.** Пунктом 47 положения о закупке товаров, работ, услуг для нужд АО «СКППК», утвержденного протоколом совета директоров 29 апреля 2015 года № 14, установлено, что начальная (максимальная) цена договора, заключаемого с единственным поставщиком, определяется и обосновывается заказчиком посредством применения следующих методов: метод сопоставимых рыночных цен (анализа рынка); нормативный метод; тарифный метод; проектно-сметный метод; затратный метод.

АО «СКППК» в нарушение указанной нормы обоснование начальной (максимальной) цены договоров на оказание агентских услуг по оформлению проездных документов в поездах пригородного сообщения в 2015 году

в сумме 128354,1 тыс. рублей без НДС, в 2016 году - 136062,2 тыс. рублей без НДС, а также на оказание охранных услуг в поездах пригородного сообщения в 2016 году в сумме 154100,0 тыс. рублей без НДС (сформирована из стоимости услуги за 1 чел./час в размере 145 рублей), в 2017 году - 134736,1 тыс. рублей (сформирована из стоимости услуги за 1 чел./час в размере 150 рублей) осуществлено без применения установленных методов.

**13.** ОАО «СППК» в 2015 году проведен открытый аукцион в электронной форме № 212/ОАЭ-ОАО «СППК»/15/РЯРС (извещение от 29 июля 2015 года) на право заключения договора на оказание услуг по уборке моторвагонного подвижного состава в пунктах оборота ОАО «СППК», по результатам которого (протокол от 31 августа 2015 года) победителем аукциона признано ООО «РегионДорСервис» с ценовым предложением 6185,9 тыс. рублей. Предпоследнее ценовое предложение - от ООО «Услуга» 6225,2 тыс. рублей (цена за единицу услуги - 109,8 рубля).

Победитель аукциона ООО «РегионДорСервис» письмом от 22 сентября 2015 года № 93 сообщило АО «СППК» о том, что отказывается от заключения договора в той редакции, которую представило Общество, и которое не соответствует аукционной документации.

При этом почти через 2 месяца АО «СППК» 17 ноября 2015 был заключен договор на оказание услуг по уборке электропоездов в пунктах оборота с ООО «РегионДорСервис» в сумме 6185,9 тыс. рублей со сроком действия с 1 сентября 2015 года по 31 декабря 2017 года, который по истечении 2 дней был расторгнут по соглашению сторон (соглашение от 19 ноября 2015 года). Соглашение о расторжении распространяло свое действие с 1 октября 2015 года.

Впоследствии на основании распоряжения генерального директора АО «СКППК» от 27 ноября 2015 года № 632 с ООО «Услуга», как с единственным поставщиком, заключен договор от 30 ноября 2015 года № ЖД-200 по уборке электропоездов на сумму 1400,3 тыс. рублей, со сроком действия с 1 октября 2015 года по 31 марта 2016 года.

На период с апреля 2016 года по декабрь 2017 года АО «СППК» по результатам конкурса (извещение от 29 февраля 2016 года № 31603372046) был заключен договор на оказание услуг по уборке подвижного состава в пунктах оборота с ООО «Услуга» от 18 апреля 2016 года № СППК-118-2016 в сумме 8422,7 тыс. рублей (цена за единицу услуги составила 124,2 рубля).

Согласно пункту 3.1 аукционной документацией № 212/ОАЭ-ОАО «СППК»/15/РЯРС при признании победителя аукциона уклонившимся от

заключения договора, договор может быть заключен с участником, сделавшим предпоследнее предложение о цене.

В соответствии с пунктом 324 положения о закупках ОАО «СППК», если победитель уклонился от подписания договора, он признается уклонившимся от заключения договора. В этом случае заказчик вправе заключить договор с участником, сделавшим предпоследнее предложение о цене договора (цене лота). При этом заключение договора для участника, сделавшего предпоследнее предложение о цене договора (цене лота), является обязательным.

Таким образом, в случае принятия АО «СППК» решения и признания ООО «РегионДорСервис» уклонившимся от заключения договора и заключения договора со вторым участником - ООО «Услуга», цена за единицу услуги по уборке моторвагонного подвижного состава в пунктах оборота составила бы 109,8 рубля. При этом отсутствовала бы необходимость проведения конкурса и заключения с ОАО «Услуга» договора от 18 апреля 2016 года № СППК-118-2016 с ценой за единицу услуги 124,3 рубля, что могло бы привести к экономии средств в размере 982,4 тыс. рублей.

**14.** АО «СКППК» остаток субсидии за декабрь 2016 года в сумме 1014,3 тыс. рублей был перечислен в бюджет Ростовской области с нарушением установленного срока возврата остатка субсидии, предусмотренного пунктом 3.1 положения о порядке предоставления субсидии организациям, осуществляющим перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, на возмещение недополученных доходов в связи с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, утвержденного постановлением правительства Ростовской области от 5 апреля 2012 года № 254, на 7 дней.

АО «СКППК» остаток субсидии на возмещение части потерь в доходах в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров, являющихся обучающимися за декабрь 2015 года, в сумме 191,3 тыс. рублей был перечислен в бюджет Ростовской области с нарушением срока, установленного пунктом 3.1 договора о предоставлении в 2015 году субсидии на компенсацию потерь в доходах организациям железнодорожного транспорта от 18 февраля 2015 года № 3-К (до 15 января 2016 года), на 83 дня.

**15.** В соответствии с пунктом 19 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации 20 ноября

2003 года № 703, порядок ведения реестра запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры устанавливается владельцем инфраструктуры. При этом ОАО «РЖД» до настоящего времени указанный порядок не установлен, что не способствует качественному взаимодействию между владельцем инфраструктуры и пригородными пассажирскими компаниями.

В ходе проверки установлено, что ОАО «РЖД» в отдельных случаях не выполняло запросы пригородных компаний по подаче вагонов к месту начала осуществления маршрута в заявляемом количестве.

Так, ОАО «РЖД» в апреле, августе, октябре и ноябре 2015 года предоставляло ОАО «Северной ППК» меньше на 2 вагона (7 случаев) или больше на 2 вагона (27 случаев) в рейс, чем указано в заявках компании.

**16.** Проверка отчетов о потерях в доходах ОАО «РЖД» (в разрезе пригородных пассажирских компаний), актов выполненных работ и данных внутренней статистической отчетности ЦО-39-пригород «Отчет об объемах и стоимости услуг инфраструктуры ОАО «РЖД», на основании которой формируются указанные документы, показала следующее:

1. Проверка соответствия данных актов выполненных работ с формой отчетности ЦО-39-пригород невозможна в связи с тем, что форма, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 мая 2014 года № 1359р, не предусматривает разбивку на услуги по использованию инфраструктуры с учетом льготного исключительного тарифа (1 %) и регулируемого сектора (полный тариф 100 %), льготного тарифа (25 %), а также дерегулируемого сектора (полный тариф 100 %) по следующим показателям: количество вагонов и вагоно-километрового пробега, а также стоимости выполненных работ.

Учитывая, что в настоящее время выделен дерегулируемый сектор в пригородных железнодорожных перевозках, который не предусмотрен в первичных документах - в отчете об объемах и стоимости услуг инфраструктуры формы № ЦО-39-пригород, подтвердить обоснованность представленных данных в Росжелдор о потерях в доходах от предоставления услуг инфраструктуры в сфере пригородного сообщения не представляется возможным.

2. При оформлении актов о выполненных работах (оказанных услугах), связанных с предоставлением услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, использовалась форма по ОКУД 0305867, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2015 года № 2966р, что не соответствует пункту 30 правил оказания услуг инфраструктуры, которым установлено, что факт оказания вла-

дельцем инфраструктуры услуг по использованию инфраструктуры и их фактический объем подтверждаются документами, форма которых утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

3. При формировании актов о выполненных работах с отдельными пригородными пассажирскими компаниями ОАО «РЖД» в приложении к актам не указывались итоговые результаты по показателям (количественным и денежным), подлежащим отражению в акте выполненных работ, что не соответствует форме акта о выполненных работах (ОКУД 0305867), утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2015 года № 2966р, в части заполнения итоговых сумм. Указанный факт не позволял провести сверку данных с актом выполненных работ.

4. В нарушение подпункта 5 пункта 2 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» в первичных учетных документах - актах выполненных работ по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования за 2015 год, выставленных ОАО «РЖД» отдельным пригородным пассажирским компаниям, отсутствовала величина натурального измерения факта хозяйственной жизни с указанием единиц измерения (количество вагонов и вагоно-километрового пробега), что не позволяет подтвердить правильность сформированных отчетов ОАО «РЖД», направляемых в Росжелдор в целях возмещения потерь в доходах из федерального бюджета.

**17.** В нарушение пунктов 1.4.4, 1.4.5, 1.4.6, 1.4.7 приложения № 6 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, АО «СКППК» до настоящего времени не осуществляет формирование управленческой отчетности по утвержденным формам 7-р-пс, 7-у-пс-н, 7-у-пс-пд и 7-у-пс-пр.

АО «СКППК» в нарушение пункта 1.2 приложений № 2 и № 5 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225, согласно которым порядок и регламенты применения методологии раздельного учета устанавливаются внутренними нормативными документами субъекта регулирования, порядок применения методологии раздельного учета доходов и расходов АО «СКППК» в 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года внутренними нормативными документами общества установлен не был.

ОАО «СКППК» в нарушение пункта 7 статьи 8 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», согласно которому

в целях обеспечения сопоставимости бухгалтерской (финансовой) отчетности за ряд лет изменение учетной политики производится с начала отчетного года, изменения в учетную политику ОАО «СКППК» в части ссылки на ведение учета расходов в соответствии с приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225 внесены приказом АО «СКППК» от 24 апреля 2015 года № 112, то есть через 4 месяца после начала отчетного года и вступления в действие приказа Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225.

**18.** При проведении проверки в АО «СППК» установлены факты, свидетельствующие о недостаточном методологическом обеспечении, установленном внутренними документами в части ведения раздельного учета доходов и расходов:

- положение о порядке финансирования и возмещения расходов на предоставление льготного проезда пригородным железнодорожным и водным транспортом, автомобильным транспортом пригородного межмуниципального и междугородного внутриобластного сообщений в соответствии с отдельными нормативными правовыми актами социальной направленности, утвержденное приказом АО «СППК» от 18 мая 2015 года № 232, требует доработки и конкретизации по учету расходов по различным видам деятельности, так как не содержит конкретизации по учету расходов по видам деятельности. Кроме того, не выбран способ учета (распределения) расходов (общепроизводственных, общехозяйственных, расходов по содержанию аппарата управления, прочих расходов) из предусмотренных пунктом 3.3 приложения № 5 к Порядку ведения раздельного учета доходов и расходов, утвержденному приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225;

- приказом АО «СППК» от 31 декабря 2015 года № 727 «О порядке распределения расходов» определено, что общехозяйственные (управленческие) расходы ежемесячно или ежеквартально в сумме фактических затрат относятся по назначению и включаются в себестоимость по видам деятельности. При этом способ распределения общехозяйственных расходов по видам деятельности на объекты распределения не определен, временной период (ежемесячно или ежеквартально) распределения предлагается на выбор. Таким образом, указанный приказ не раскрывает методические способы распределения общехозяйственных расходов;

- приложением № 9 к учетной политике АО «СППК» утверждена Методика определения финансового убытка по основному виду деятельности АО «СППК» по субъектам Российской Федерации, которая содержит отсы-

лочные нормы на утративший силу приказ Минтранса России от 31 декабря 2010 года № 311.

**19.** Проверка показала, что остаток неиспользованного резерва по оплате предстоящих отпусков по состоянию на 31 декабря 2015 года составил 9,5 млн. рублей и увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 17 %, на 31 декабря 2016 года - 10,3 млн. рублей с ростом на 8,7 % по сравнению с 2015 годом. Остаток резерва по итогам 2015 года составлял 26 % от суммы начисленного резерва, по итогам 2016 года - 28 процентов.

В нарушение пункта 4 регламента создания оценочного обязательства по отпускам работников ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 15 октября 2012 года № 2039р, расчет величины оценочного обязательства по отпускам сотрудников общества в 2015-2016 годах и в истекшем периоде 2017 года по состоянию на 30 июня и 31 декабря отчетных периодов не содержал данные по форме регистра, установленной приложением № 1 к указанному регламенту.

В нарушение пункта 2.15 учетной политики АО «СППК» не руководствовалось регламентом создания оценочного обязательства по отпускам, что привело к необоснованному увеличению оценочного резерва на оплату отпусков на 1776,3 тыс. рублей за период 2015-2016 годов и в истекшем периоде 2017 года.

**20.** В нарушение пункта 27 Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» (ПБУ 4/99), утвержденного приказом Минфина России от 6 июля 1999 года № 43н, согласно которому пояснения к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках должны раскрывать данные о наличии на начало и конец отчетного периода и движении в течение отчетного периода арендованных основных средств, АО «СППК» не раскрывало в текстовой части пояснений к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах за 2015-2016 годы информацию об арендованных основных средствах (подвижного состава), позволяющую обеспечивать внешних пользователей бухгалтерской отчетности дополнительными данными, необходимыми для реальной оценки об имущественном положении общества.

В пояснительной записке в составе бухгалтерской отчетности за 2015-2016 годы отсутствует информация о перечне подвижного состава, о количестве и их движении в течение отчетного периода, а также их стоимости.

**21.** АО «СППК» в нарушение статьи 11 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», пункта 27 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н, согласно которым перед составлением годовой бухгалтерской отчетности должна быть проведена инвентаризация активов и обязательств, в 2015-2016 годах перед составлением годовой отчетности АО «СППК» в порядке, установленном Методическими указаниями по инвентаризации имущества и финансовых обязательств, утвержденными приказом Минфина России от 13 июня 1995 года № 49, инвентаризация арендованных основных средств не проводилась.

### **Предложения**

**1.** Направить представления генеральному директору - председателю правления открытого акционерного общества «Российские железные дороги», генеральному директору акционерного общества «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» и генеральному директору акционерного общества «Северная пригородная пассажирская компания».

**2.** Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах совместного контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**В.Н. БОГОМОЛОВ**

**Председатель  
Контрольно-счетной палаты  
Ростовской области**

**В.И. ХРИПУН**

**Председатель  
Контрольно-счетной палаты  
Ярославской области**

**А.П. ФЕДОРОВ**