

«Методика расчета размера экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации»



Основание для разработки методики

- Постановление Правительства РФ от 05.08.2009 г. № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»
- Постановление Правительства Российской Федерации от 4 августа 2010 г. № 1322-р

«... п.1 ФСТ России разработать и утвердить до 1 октября 2010 г. методику расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации...»

Методика утверждена на заседании Правления ФСТ России 28 сентября 2010г. (приказ ФСТ России от 28.09.2010 № 235-т/1) и зарегистрирована Минюстом 19 октября 2010 г. (рег. № 18754).

Перечень документов, представляемых субъектом регулирования для расчёта экономически обоснованных затрат

- Отчётные данные о расходах за последний отчётный период, оценка ожидаемых расходов (по году) на текущий период и прогноз расходов на очередной период регулирования.
- в рамках форм, предусмотренных Методикой, расходы структурированы в зависимости от их экономического содержания и источников возникновения.
- формы представления данных для территориального филиала и пригородной пассажирской компании предусматривают разные принципы группировки затрат в целях более корректного их проектирования на соответствующий период.
- Предусмотрена система калькуляционных измерителей работы субъекта регулирования с указанием взаимосвязи конкретного измерителя с конкретной статьёй затрат (группой затрат), используемых для прогнозирования расходов, а также для распределения расходов по субъектам Российской Федерации.
- В соответствии с Методикой субъектами регулирования предоставляются данные об объёмных показателях работы субъекта регулирования (отчёт и прогноз).

Порядок расчёта экономически обоснованных затрат

- Оценка ожидаемых на текущий период и прогноз на очередной период регулирования расходов субъекта регулирования в части пассажирских перевозок в пригородном сообщении в целом по территориальному филиалу ОАО «РЖД» и в целом по пригородной пассажирской компании;
- распределение расходов по субъектам РФ, осуществляемое на каждом этапе расчёта в целях обеспечения преемственности отчётных данных и результатов расчёта, реализации механизма корректировки расходов (которая производится на уровне субъекта по каждому элементу затрат в составе соответствующей статьи затрат или группы затрат);
- определение размера экономически обоснованных затрат в части пассажирских перевозок в пригородном сообщении, непосредственно учитываемых при формировании регулируемых тарифов.

Модификация алгоритма расчёта экономически обоснованных затрат с учётом действующей практики регулирования

- Распределение отчётных расходов по субъектам РФ (производится по каждому элементу затрат в составе соответствующей статьи затрат) .
- Оценка ожидаемых на текущий период и прогноз на очередной период регулирования расходов субъекта регулирования в части пассажирских перевозок в пригородном сообщении в разрезе субъектов РФ, на территории которых субъект регулирования осуществляет указанные перевозки.
- Определение размера экономически обоснованных затрат в части пассажирских перевозок в пригородном сообщении, непосредственно учитываемых при формировании регулируемых тарифов.

Основные принципы расчета экономически обоснованных затрат

- Расчет ожидаемых расходов на текущий период (год)
- Расчет прогноза расходов на период регулирования

Расчеты осуществляются методом постатейного и поэлементного проектирования затрат с учётом индексов инфляции, динамики изменения объёмов работ, степени корреляции расходов и объёмов работ (доли зависящих и независящих расходов), параметров договоров со сторонними организациями, других факторов.

С учетом специфики функционирования для ОАО «РЖД» и пригородной пассажирской компании заключены разные принципы группировки затрат.

Группировка затрат территориального филиала ОАО «РЖД»

Оценка ожидаемых расходов на текущий период (год) и прогноз расходов на очередной период регулирования для территориального филиала ОАО «РЖД» осуществляется по следующим составляющим затрат: инфраструктурная, локомотивная, вагонная, вокзальная. При этом в составе каждой составляющей выделяются:

- специфические (прямые) производственные расходы;
- общепроизводственные расходы;
- общехозяйственные расходы;
- общехозяйственные расходы ОАО «РЖД», включая расходы на содержание функциональных филиалов.

Группировка затрат пригородной пассажирской компании

Оценка ожидаемых расходов на текущий период (год) и прогноз расходов на очередной период регулирования для пригородной пассажирской компании осуществляется по следующим группам затрат (укрупнённым статьям затрат):

- расходы по оплате услуге сторонних организаций для выполнения железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении;
- собственные расходы компании;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы;
- прочие расходы.

Расчётные формулы, используемые при определении экономически обоснованных затрат

- Расчет ожидаемых в текущем периоде прямых производственных расходов по каждому элементу затрат (кроме амортизации)

$$E_{тек} = (E_{отч} \pm E_{кор}) * I_{тек} * \left(1 + \frac{\alpha_v \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100}\right)$$

$E_{отч}$ – величина расходов субъекта регулирования по соответствующему элементу затрат по данным отчёта за предыдущий период;

$I_{тек}$ – значение индекса инфляции на период регулирования, применяемого к соответствующему элементу затрат;

α_v – доля расходов, зависящих от объемов работ (услуг) субъекта регулирования в части пригородных пассажирских перевозок;

$\Delta ИОР_{тек}$ – индекс изменения объёмных показателей работы субъекта регулирования (текущий период по отношению к предыдущему отчётному), %;

$E_{кор}$ – величина корректировки расходов по соответствующему элементу затрат, производимой с учётом планируемого сокращения издержек от реализации организационно-технических мероприятий, применения ресурсосберегающих технологий, а также влияния других факторов на величину ожидаемых (или прогнозных)

расходов субъекта регулирования

- Расчет ожидаемых в текущем периоде амортизационных отчислений,

А:

$$A = \frac{A_{отч}^{пр} * A_{тек}^{тф}}{A_{отч}^{тф}}$$

$A_{отч}^{пр}$ – затраты на амортизацию территориального филиала ОАО «РЖД» (пригородной пассажирской компании) в части услуги по перевозке пассажиров в пригородном сообщении в отчётном периоде;

$A_{отч}^{тф}$ – затраты на амортизацию территориального филиала ОАО «РЖД» (пригородной пассажирской компании) в целом в отчётном периоде;

$A_{тек}^{тф}$ – затраты на амортизацию территориального филиала ОАО «РЖД» (пригородной пассажирской компании) в целом в текущем периоде, определяемые по следующей формуле:

$$A_{тек}^{тф} = (Фнг \times K_n + Фввод - Фвыб) \times Нам,$$

$Фнг$ – среднегодовая стоимость основных фондов на начало текущего периода;

$Фввод$ – среднегодовая стоимость вводимых фондов;

$Фвыб$ – среднегодовая стоимость выбывающих фондов;

K_n – коэффициент переоценки основных фондов в текущем периоде;

$Нам$ – усредненная норма амортизационных отчислений.

Расчётные формулы, используемые при определении экономически обоснованных затрат

Для пригородной пассажирской компании расчёт расходов, связанных с оплатой услуг, оказываемых сторонними организациями, осуществляется отдельно с учётом условий соответствующих договоров, ожидаемой (планируемой) динамики изменения объёмов оказываемых услуг и платы за единицу услуги.

- Расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных и общехозяйственных расходов, (ОПР).

$$(ОПР_{\text{тек}} + ОХР_{\text{тек}}) = [ОПР_{\text{отч}} + ОХР_{\text{отч}} \pm \Delta(ОПР + ОХР)_{\text{кор}}] \cdot \frac{ИЦП_{\text{безТЭК}}}{100}$$

ОПР_{отч} – величина общепроизводственных расходов за отчётный период, предшествующий текущему;

ОХР_{отч} – величина общехозяйственных расходов за отчётный период, предшествующий текущему;

Δ(ОПР + ОХР)_{кор} – величина корректировки общепроизводственных и общехозяйственных расходов, производимой с учётом выявленных по данным отчётности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, внедрением инновационных технологий и внедрением новой техники и оборудования.

ИЦП_{безТЭК} – прогнозное значение индекса изменения цен производителей промышленной продукции (без продукции топливно-энергетического комплекса), установленного в процентах, на текущий период.

При этом величина общепроизводственных и общехозяйственных расходов определяется с учётом

Расчёт ожидаемых общепроизводственных, общехозяйственных и общехозяйственных расходов на очередной период регулирования осуществляется в аналогичном порядке

Утверждение представленной методики ПОЗВОЛИЛО:

- На уровне нормативно-правового акта формализовать методологическую базу для расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации.
- Создать условия для определения необходимого уровня бюджетного финансирования расходов субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, при возникновении выпадающих доходов, связанных с государственным тарифным регулированием.

Аспекты реализации методики

Проблемные вопросы

В период формирования пригородной пассажирской компании отсутствует необходимая для расчёта ЭОЗ на соответствующий год отчётная информация о доходах, расходах, объёмах работ данной компании в разрезе субъектов РФ в зоне её обслуживания .

Методикой предусмотрены различные показатели, используемые при распределении фактических и прогнозных расходов по субъектам РФ, в результате чего теряется сопоставимость между отчётными и прогнозными расходами, распределёнными на соответствующий субъект РФ.

При определении ЭОЗ необходимо руководствоваться нормативами затрат в разрезе элементов расходов.

Направления решения

В отсутствие необходимой отчётной базы расчёт необходимо производить исходя из прогнозных параметров, заложенных в бизнес-планах создаваемых компаний. Соответственно, распределение расходов компании между субъектами РФ также будет производиться в отношении прогнозных затрат, сформированных на текущий период и очередной период регулирования.

В приложении 6 к Методике указано соответствие статей затрат базам их распределения между субъектами РФ. Таким образом, при определении ЭОЗ на период регулирования в качестве исходной базы для расчёта выступают уже распределённые по субъектам отчётные расходы. В результате прогноз затрат на соответствующий период регулирования осуществляется уже в разрезе субъектов РФ, что исключает необходимость их последующего распределения.

В случае если расчёт ЭОЗ осуществляется исходя из прогнозных параметров, заложенных в бизнес-плане компании, распределение расходов производится в отношении прогнозных затрат на основе показателей, указанных в приложении 9. Распределение фактических затрат в данном случае не производится.

Данное предложение поддерживается ФСТ России в случае если соответствующая система нормативов затрат будет разработана и утверждена Минтрансом России. В то же время до утверждения Минтрансом России нормативов расчёт затрат производится с использованием в качестве исходной базы фактических показателей деятельности субъекта регулирования.

Аспекты реализации методики

Проблемные вопросы

Возможно ли установление администрациями регионов тарифов для пригородных пассажирских компаний и определение размеров выпадающих доходов, компенсируемых из региональных бюджетов в отсутствие утверждённого порядка расчёта тарифов на пригородные пассажирские перевозки.

При распределении расходов между субъектами РФ пропорционально установленным Методикой показателям осуществление перевозок одной компанией в границах нескольких территорий, в условиях применения различных расходных ставок по железным дорогам на услуги ОАО «РЖД» приводит к перераспределению убытков между территориями. Кроме этого, затрудняется обоснованность первичными документами расходных обязательств субъектов РФ.

Направления решения

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 10.12.2008 № 950 регулирование деятельности СЕМ в сфере пригородных пассажирских перевозок осуществляют органы исполнительной власти субъектов РФ. ФСТ России установлены методологическая база для расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на пригородные перевозки пассажиров и порядок рассмотрения вопросов по установлению тарифов, сборов и платы, или их предельного уровня в данной сфере.

За администрациями регионов сохраняется обязанность по выполнению своих функций по установлению тарифов на пригородные пассажирские перевозки с использованием инструментария, не противоречащего федеральному законодательству.

В соответствии с установленными Методикой системой критериев распределения расходов пригородных пассажирских компаний между субъектами РФ, и порядком распределения расходов предполагается распределять по субъектам РФ совокупные расходы компании на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, сформированные котловым методом. При этом Методика не предусматривает распределения, дифференцированного в зависимости от того, в границах какой железной дороги осуществляется перевозка.

В свою очередь, вопрос, касающийся перераспределения убытков компании между территориями в границах различных железных дорог, не связан с механизмом расчёта экономически обоснованных затрат, а является вопросом организации пригородных пассажирских перевозок в границах конкретных железных дорог.

Аспекты реализации методики

Проблемные вопросы

В рамках Методики расчёт ЭОЗ по каждому элементу затрат осуществляется в том числе с использованием долей затрат, зависящих от объёмов работ. При этом не предусмотрен порядок определения указанных долей в разрезе конкретных статей затрат. Какие значения долей затрат, зависящих от объёмов работ, использовать в случае непредоставления субъектом регулирования соответствующих обосновывающих расчётов.

При определении затрат пригородных пассажирских компаний, связанных с оплатой услуг сторонних организаций (услуги инфраструктуры, аренда и лизинг, ремонт, управление и эксплуатация подвижного состава), возможна ли их оптимизация регулирующим органом в части корректировки объёмов предоставляемых услуг и ставок платы за единицу услуги.

Направления решения

В случае если значения долей затрат, зависящих от объёмов работ, не представляются субъектом регулирования либо не подтверждены соответствующими обосновывающими расчётами, данные показатели определяются регулирующим органом с учётом сложившейся практики регулирования с использованием среднеотраслевых коэффициентов.

В соответствии с Методикой расходы по оплате услуг сторонних организаций учитываются в структуре ЭОЗ по ставкам платы и объёмам услуг, принятым регулирующим органом. В случае превышения темпов роста ставок платы на единицу услуги над темпами роста цен производителей промышленной продукции, субъектом регулирования представляется обоснование роста ставок платы за единицу услуги с калькуляцией соответствующих расходов сторонней организации, предоставляющей данные услуги в рамках договора. Объёмы предоставления услуг также корректируются регулирующим органом с учётом таких параметров как время работы локомотивных бригад, пробег подвижного состава.

Спасибо за внимание!

