

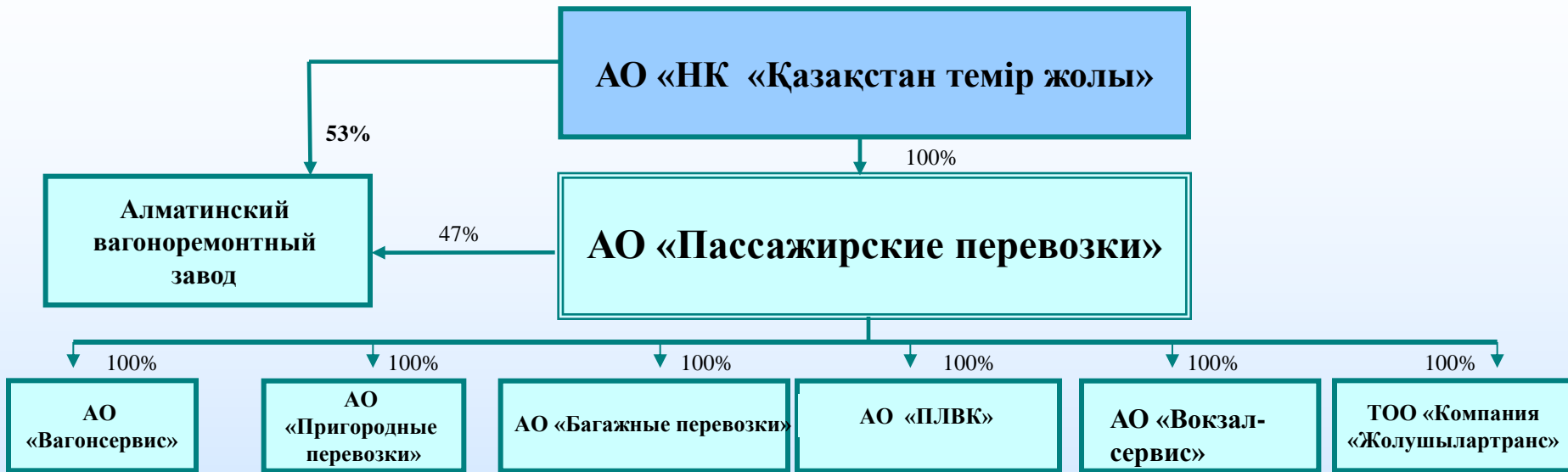


*Приложение 9а к протоколу
(в электронном виде)*

СУБСИДИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Астана-2008 г.

Структура группы компаний АО «Пассажирские перевозки»



Сведения по перевозчикам в 2008 году осуществляющих ж/д перевозки

В настоящее время в Республике Казахстан железнодорожные пассажирские перевозки осуществляют **17 компаний, из них:**

формирования государственных перевозчиков - 84 сообщений из них:

- международных - **12,**
- межобластных - **25,**
- межрайонных - **47,**

1. АО «Пассажирские перевозки»:

- 20 сообщений, из них: международных – 12, межобластных – 8;

2. ТОО «Компания «Жолаушылартранс»:

- 23 сообщений, из них: межобластных – 17, межрайонных – 6;

3. АО «Пригородные перевозки»:

- 41 межрайонных сообщений;

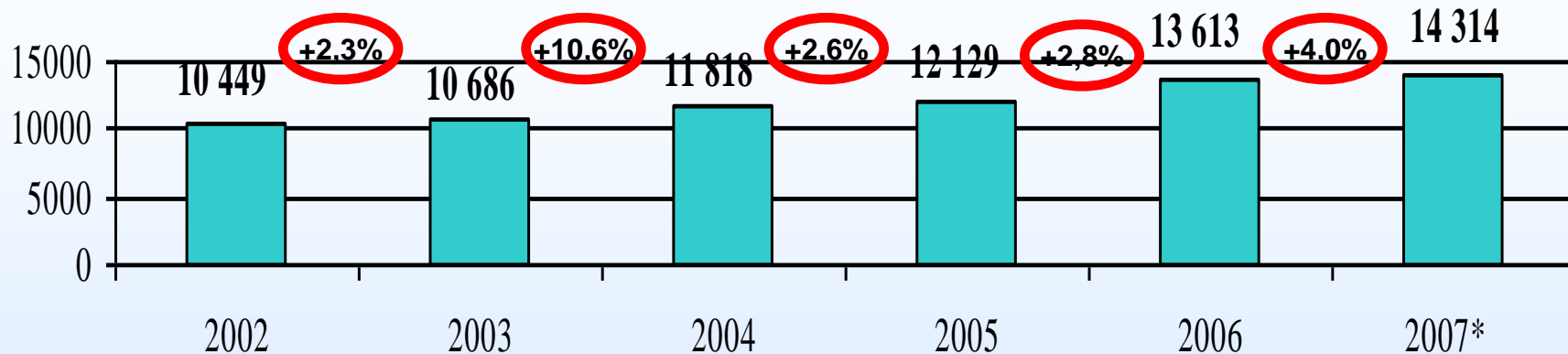
Дополнительно на рынке ж/д транспорта осуществляют работу 14 частных перевозчиков, - 31 сообщений, из них: 11 межобластных, 20 межрайонных.

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| 1. «Туран-Экспресс»; | 8. «Дамир-Транс»; |
| 2. «Жол-Транс»; | 9. «Кунан-Транс»; |
| 3. «Батыс Транс Актобе-2006»; | 10. «Темир Тулпар KZ»; |
| 4. «Сункар-1»; | 11. «Сәтті жол-А»; |
| 5. «Марал Нур»; | 12. «Пригородные перевозки - Батыс»; |
| 6. «Батыстрасжол»; | 13. «Тасымалдау-ПВ»; |
| 7. «Казинтерфрахт-аксай»; | 14. КГП «Шығыс-Жолсерик» |

Основные производственные показатели

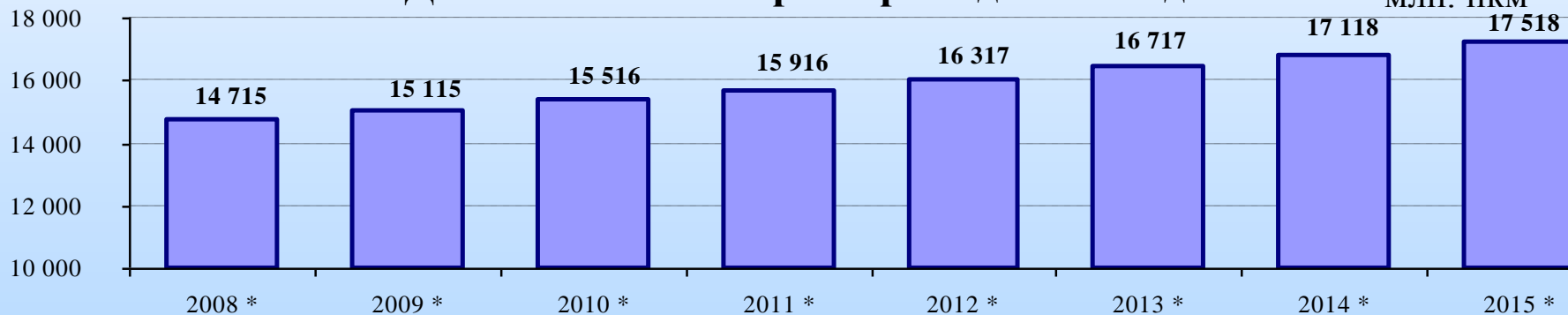
Пассажирооборот

МЛН. ПКМ



Динамика пассажирооборота до 2015 года

МЛН. ПКМ



Краткая история Компании

В 1997 году путем слияния трех железных дорог было создано Республиканское государственное предприятие «Қазақстан темір жолы» (постановление №129 от 31.01.1997 г.), в составе которого впоследствии были образованы 9 дочерних государственных предприятий обеспечивающей деятельности (по ремонту пути, вагонов и локомотивов и др.) и дочернее государственное предприятие «Пассажирские перевозки».

Согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 4 июня 2001 года №756 «Об утверждении программы реструктуризации железнодорожного транспорта на 2001-2005 годы» Республиканское государственное предприятие «Қазақстан темір жолы» постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 марта 2002 года N 310 было преобразовано в Закрытое акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы».

Дочернее государственное предприятие «Пассажирские перевозки» было преобразовано в одноименное акционерное общество.

Динамичное развитие железнодорожного транспорта Республики Казахстан в условиях проводимой в отрасли реструктуризации подтвердило своевременность проведения и правильность направлений структурных реформ.

Принятие Программы реструктуризации железнодорожного транспорта Республики Казахстан на 2004-2006 годы явилось логическим продолжением и одновременно завершением основных мероприятий, предусмотренных Программой реструктуризации отрасли на 2001-2005 годы.

Структура пассажирского хозяйства до реструктуризации (2001-2004гг)

ЗАО «НК «Казакстан темір жолы»

ОАО «Пассажирские перевозки»

3 региональных
пассажирских
филиала
на балансе
121 вокзал

7 региональных пассажирских
вагонных депо
(ЛВЧД)

10 прачечных
комбинатов

экипировка и
техобслуживание
пассажирских
вагонов

Филиал
«Алматинский
вагоноремонтный
завод»

Филиал
«Вагрест»
(вагоны-рестораны)

Филиал
«Экспресс»
(подвижной состав
испанской компании
«Patentes Talgo SA»)

Филиал
«Пригородные
перевозки»
(вагоны, используемые
в пригородном
сообщении)

Резервы проводников
пассажирских вагонов

Филиал
«Багажные
перевозки»
(багажные вагоны,
багажные кассы и
агентские пункты
приема багажа)

обеспечивающая и сервисная деятельность

основная деятельность

Цели и задачи реструктуризации пассажирского хозяйства

Цель

- ✓ достижение оптимальной для государства и общества системы функционирования пассажирского хозяйства

Основные задачи

- ✓ внедрение конкуренции в перевозочную деятельность;
- ✓ решение вопросов субсидирования пассажирских перевозок;
- ✓ создание конкурентного рынка в обеспечивающей и сервисной деятельности;
- ✓ отделение обеспечивающей и сервисной деятельности от основной

Реструктуризация обеспечивающей и сервисной деятельности

Реструктуризация обеспечивающей и сервисной деятельности направлена на их отделение от основной деятельности для обеспечения прозрачности расходов и **целевого субсидирования пассажирских перевозок из республиканского и местных бюджетов** и включает в себя следующие основные мероприятия:

1) создание на основе ремонтной базы АО «Пассажирские перевозки» самостоятельного АО «Вагонсервис» и двух ТОО, деятельность которых будет главным образом ориентирована на оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту вагонов, экипировке водой и твердым топливом.

2) создание на базе вокзального хозяйства самостоятельного АО «Вокзал-сервис» (на балансе остаются 5 внеклассных вокзалов), которое в дальнейшем обеспечит передачу вокзалов 1-5 классов в коммунальную собственность местным исполнительным органам;

3) преобразование филиала АО «Пассажирские перевозки» - «Алматинский вагоноремонтный завод» в самостоятельное АО с дальнейшей передачей его в частную собственность посредством проведения торгов;

4) реализация прачечных комбинатов АО «Пассажирские перевозки» в частную собственность и закуп их услуг на конкурсной основе;

5) передача права предоставления услуг по обслуживанию пассажиров в вагонах-ресторанах частным предпринимателям на конкурсной основе;

Реструктуризация основной деятельности

Реструктуризация основной деятельности направлена на целевое субсидирование пассажирских перевозок, развитие конкурентной среды в перевозочной деятельности и предусматривает реализацию следующих мероприятий:

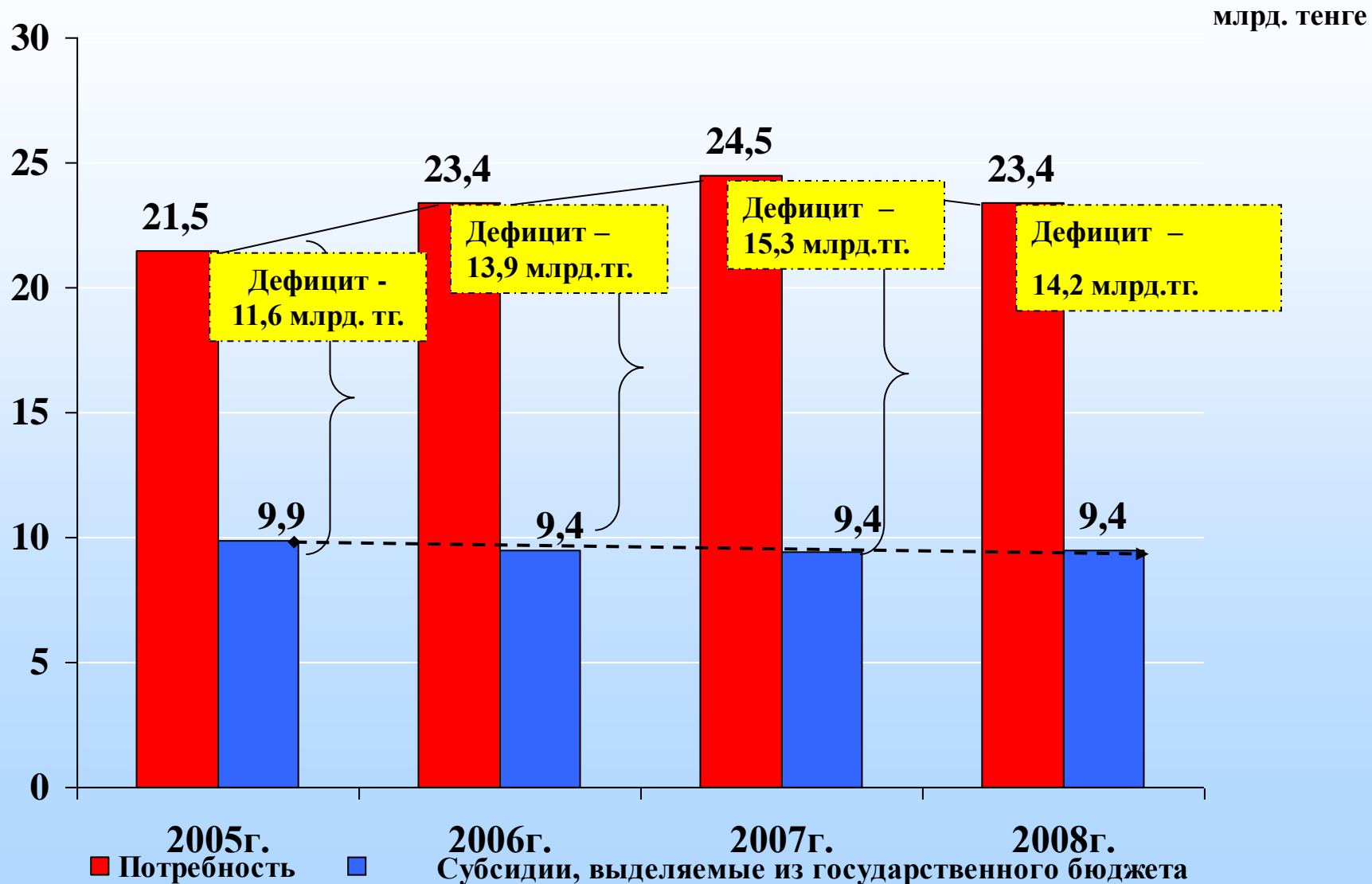
- 1) решение вопроса субсидирования пассажирских перевозок;
- 2) создание в перевозочном процессе конкурирующей компании ТОО «Компания «Жолаушылартранс», учредителем которого выступит АО «Пассажирские перевозки», с дальнейшей реализацией доли участия в ней на торгах;
- 3) создание перевозчиков в пригородном сообщении - АО «Пригородные перевозки» и частные перевозчики;
- 4) создание на базе сети агентских пунктов АО «Багажные перевозки», которое будет самостоятельно оказывать населению услуги по приему и отправке багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом;
- 5) создание на базе вагонов, кроме задействованных на международных перевозках и приобретенных за счет ранее привлеченных кредитных средств, АО «Пассажирская лизинговая вагонная компания», специализируемого на предоставлении пассажирских вагонов перевозчикам в аренду (лизинг), с дальнейшей передачей 100%-ного пакета акций в государственную собственность через Министерство транспорта и коммуникаций РК.

Предварительные итоги реформирования

На сегодняшний день в рамках реструктуризации пассажирского хозяйства решены следующие задачи:

- ✓ внедрен и функционирует механизм субсидирования пассажирских перевозок;
- ✓ завершено отделение обеспечивающей, сервисной деятельности пассажирских перевозок от основной;
- ✓ достигнута прозрачность финансовых потоков;
- ✓ произведено повышение тарифов на перевозку пассажиров:
 - 2005г - на 20%,
 - 2006г - на 15%;
 - 2007г – на 15%;
- ✓ внедрение на рынке частных перевозчиков и развитие полноценной конкурентной среды в перевозочной деятельности;
- ✓ передача ж/д вокзалов 1-5 классов в коммунальную собственность местным исполнительным органам;

Распределение субсидий из бюджета по социально-значимым сообщениям 2005-2008гг. (республиканский бюджет)



Механизм субсидирования пассажирских перевозок



*** Открытый тендер по определению перевозчиков, осуществляющих железнодорожные пассажирские перевозки по социально значимым сообщениям, убытки которых подлежат субсидированию из республиканского бюджета. Практика субсидирования введена с начала 2005 года.

Существующая тарифная политика

**Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан от 24 февраля 1995 г. №203
«О тарифах на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом»**

С 1 марта 1995 года введен предлагаемый Советом по железнодорожному транспорту государств-членов СНГ межгосударственный пассажирский базовый тариф, исчисляемый в швейцарских франках (МГПТ).

Перерасчет валюты межгосударственного пассажирского тарифа (швейцарского франка) в тенге производится по действующему официальному курсу Национального Банка РК на начало месяца.

в республиканском сообщении в поездах и вагонах железных дорог Республики Казахстан - тарифы с применением коэффициента 0,5

В республиканском сообщении в поездах и вагонах РК производится пересчет валюты межгосударственного пассажирского тарифа (швейцарского франка) в тенге, по официальному курсу Национального Банка РК – 103,05 тенге (по состоянию на 1 октября 2002 года)

Существующая градация тарифов на перевозку пассажиров



ДЕЙСТВУЮЩАЯ СИТУАЦИЯ:

Тарифы на перевозку пассажиров регулируются в АРЕМ

Тарифы на перевозку пассажиров - регулируемая услуга



Проблемные вопросы и пути их решения

- ✓ **Субсидирование перевозчиков не в полном объеме, перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых;**
- ✓ **Частичное субсидирование пассажирских перевозок по международным сообщениям;**
- ✓ **Несовершенство тарифной политики;**
- ✓ **Отсутствие отдельного учета доходов, расходов по поездкам;**
- ✓ **Отсутствие гибкой системы тарифного регулирования.**

Основные меры, направленные на увеличение доходов и сокращение расходов

- **совершенствование тарифной политики за счет выведения из-под регулирования АРЕМ РК тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом;**
- **полное субсидирование из бюджета убытков перевозчиков по социально значимым сообщениям путем введения целевого трансферта на закуп услуг МЖС и локомотивной тяги;**

Предлагаемая концепция

1. От субсидирования убытков перевозчиков перейти к тому, чтобы государство (МТК РК/акиматы) закупало **услуги локомотивной тяги и МЖС для организации перевозок по социально значимым сообщениям.**

2. Учет расходов перевозчиков по социально значимым на всем пути следования (за пределами Республики Казахстан)

Необходимые мероприятия

1. Переименование бюджетной программы «009: Субсидирование пассажирских перевозок....»: как **«Целевой трансферт на обеспечение организации железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям на закуп услуг МЖС и локомотивной тяги».**

2. Внесение изменений в ст. 50 Бюджетного кодекса РК:
исключить слово «межобластным» и дополнить словами «кроме межрайонных, (междугородних)»

Ожидаемый эффект:

1. Прозрачность целевого использования выделяемых средств из государственного бюджета.
2. Приведение в соответствие (сложившееся за последние три года) искусственное недофинансирование, за счет скрытого покрытия разницы из средств КТЖ, которые сдерживали развитие отрасли.
3. Уход от практики установления понижающего коэффициента к тарифу за доступ к МЖС, которое не будет противоречить критериям, предъявляемым к странам, вступающим в ВТО.

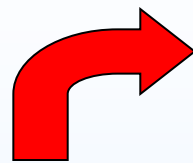
Предлагаемые мероприятия по изменению принципов регулирования тарифов



Мероприятия по выведению из-под регулирования АРЕМ РК тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом

Текущая ситуация

Тарифы на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в межобластном и международном сообщении



РЕГУЛИРУЮТСЯ:

АРЕМ РК

(в соответствии с Законом РК от 27.07.07 г. № 316-III функции регулирования переданы АРЕМ)

Предлагаемая концепция

1. Полное выведение из-под регулирования антимонопольного органа тарифов на перевозку пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений железнодорожным транспортом

Мероприятия:

внесение изменений в соответствующие нормативно-правовые акты, регламентирующие вопросы государственного регулирования тарифов на монопольные виды продукции на товарных рынках.

2. Регулирование тарифов на перевозку пассажиров по социально-значимым сообщениям на поезда, формируемые перевозчиками РК передать администраторам бюджетных программ (МТК РК/акиматы).

*Регулирование осуществлять **только по социально значимым типам вагонов (купе, плацкарт и общий)** и с учетом ежегодно выделяемых сумм субсидий/дотаций*

3. Предоставление права самостоятельного регулирования тарифов на перевозки в вагонах типа «СВ» и на поезда, формирования чужих ж/д администраций, следующих по территории РК (транзит).

***В последующем** выводить поэтапно на самоокупаемый уровень по принципу конкурентоспособности тарифов, предупреждая возможный отток пассажиров на другие виды транспорта*

Ожидаемый эффект:

- ✓ Повышение доходности перевозчиков за счет внедрения гибкого регулирования тарифов без нагрузки на социальные слои населения
- ✓ Развитие сервиса в вагонах повышенной комфортности

Опыт стран

Механизм субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок;

Принципы государственного регулирования тарифов на железнодорожные пассажирских перевозок;

Наличие гибкой системы тарифного регулирования;

Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых;









Раздельный учет объемных показателей (пассажирооборот, пробег вагонов), доходов и затрат по поездам;








Наличие видов сервисных услуг в поездах и ведение раздельного учета по видам услуг;

Применяемые методики при планировании производственных показателей (пассажирооборот, перевезено пассажиров, пробег вагонов), ведение учета и обработки первичных документов;

Механизм субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок



 Республика Польша	<p>В 2001-2003г.г.- ежегодное субсидирование региональных перевозок на покрытие части убытков перевозчика (20-40% от всего) из бюджетных средств воеводств. С 2004 года обязанность субсидирования перевозок возложена на самоуправления воеводств. Организатор перевозок (самоуправления воеводств) определяет потребность в перевозках и заключает с Перевозчиком, избранному путем тендера, договор на субсидирование и осуществление ж.д.региональных перевозок.</p> <p>С 2007 года после новелизации Закона о транспорте заключаются договора на 3-х летний период после проведения тендера или свободного заказа. Перевозки субсидируются на уровне, обеспечивающем не только покрытие убытков, понесенных Перевозчиком, но и получение им достаточной прибыли.</p>
 Литовская Республика	<p>Механизм субсидирования пассажирских железнодорожных перевозок изложен в следующих законах и документах Литовской Республики: в Законе об основах транспортной деятельности, в Кодексе железнодорожного транспорта Литовской Республики и в Соглашении о предоставлении общественных транспортных услуг</p>
 Молдова	<p>Осуществляется государственное субсидирование перевозок пассажиров, имеющих льготы в соответствии с внутренним законодательством (Закон о ветеранах)</p>
 Словацкая Республика	<p>Министерство транспорта, почт и телекоммуникаций СР заключает договор о пробеге в общественных интересах с ЗССК, который устанавливает условия предоставления услуг пассажирского железнодорожного транспорта посредством ЗССК на территории СР и одновременно устанавливает условия предоставления дотаций или компенсаций со стороны государства за предоставление убыточных услуг пассажирского железнодорожного транспорта.</p>
 КНР	<p>Не действует механизм субсидирования железнодорожных перевозок, государственные железные дороги эксплуатируются на основе самоокупаемости</p>
 Украина	<p>В соответствии с действующим законодательством железные дороги Украины беспрепятственно предоставляют льготный проезд незащищенным слоям населения: ветеранам войны и труда, участникам ликвидации последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции, пенсионерам по возрасту, студентам и ученикам профессионально – технических училищ, детям и другим.</p> <p>В соответствии с Порядком финансирования расходов местных бюджетов на осуществление мероприятий из выполнения государственных программ социальной защиты населения за счет субвенции из государственного бюджета, утвержденного постановлением Кабинета Министров Украины от 04.03.02 №256 железными дорогами ведется учет, и составляются ежемесячные отчеты о предоставленных услугах льготным категориям граждан в разрезе областей и районов. На основании станционной отчетности финансово-экономические службы формируют учетные формы, соответственно которых железными дорогами выставляются счета соответствующим Министерствам и обл.(рай)госадминистрациям</p>
 Молдова	<p>Осуществляется государственное субсидирование перевозок пассажиров, имеющих льготы в соответствии с внутренним законодательством (Закон о ветеранах)</p>
 Республика Казахстан	<p>Начиная с 2005 года, действует программа «Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым межобластным сообщениям».</p>

 <p>Республика Польша</p>	<p>С Января 1999 г. не применяются государственные цены, а их размер определяется исключительно перевозчиками. При установлении льгот на перевозку лиц, на основании предоставленных им законом прав на льготные перевозки средствами публичного транспорта, понесенные убытки покрываются дотациями из госбюджета.</p>
 <p>Литовская Республика</p>	<p>Принципы государственного регулирования тарифов изложены в Методике установления максимальных размеров тарифов пассажирского железнодорожного транспорта в местном сообщении. Государственная комиссия по контролю за ценами и энергетикой согласовывает максимальные тарифы на железнодорожные пассажирские перевозки в местном сообщении, предоставленные перевозчиками</p>
 <p>Молдова</p>	<p>Тарифы устанавливаются в соответствии с Кодексом железнодорожного транспорта Республики Молдовы центральным отраслевым органом публичного управления на базе государственной ценовой и тарифной политик</p>
 <p>КНР</p>	<p>Вводятся единые тарифы на железнодорожные пассажирские перевозки во всей стране. Стоимость билетов регулируется государственным органом ценообразования</p>
 <p>Украина</p>	<p>Тарифы на перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом Украины устанавливаются в соответствии с постановлением Кабинета Министров Украины от 25.12.1996 года №1548 “Об установлении полномочий органов исполнительной власти и исполнительных органов городских советов о регулировании цен (тарифов)” Минтрансвязи по согласованию с Министерством экономики, Госпредпринимательством и Федерацией Профсоюзов Украины.</p>
 <p>Латвия</p>	<p>Государство регулирует стоимость проезда (билетную часть) по территории Латвии в общем вагоне международных пассажирских поездов. Регулирование осуществляет Комиссия по регулированию общественных услуг в соответствии с утвержденной «Методикой расчета стоимости проезда железнодорожных пассажирских перевозок». Средняя стоимость билетной части при проезде в общем вагоне на территории Латвии не должна быть выше себестоимости этих перевозок, рассчитанной в соответствии с данной методикой.</p>
 <p>Республика Казахстан</p>	<p>Тарифы на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом регулируются государством в лице Агентства РК по регулированию естественных монополий.</p>

Наличие гибкой системы тарифного регулирования

Республика Польша



Размер платы зависит от тарифного расстояния, класса вагона, категории поезда, индивидуальных прав на льготы, коммерческие льготы. Имеются льготы и тарифные скидки коммерческого характера, например экскурсионные проезды, групповые проезды, туристический билет, региональный абонемент и т.п.

КНР



Тарифы на железнодорожные перевозки регулируются государственным органом ценообразования, который допускает введение колеблющихся цен с учетом рыночного спроса на транспортные услуги.

Литовская Республика



В местном сообщении перевозчик может использовать тарифное регулирование в пределах до согласованного максимального уровня тарифов; в международном сообщении ограничений на формирование тарифов нет.

Украина



Для проезда в межгосударственном сообщении Укрзализныцей установлена гибкая система регулирования тарифов по календарным периодам года. Во внутреннем сообщении установлен уровень тарифов для перевозки пассажиров значительно ниже и гибкая система регулирования не применяется.

Словакия



В СР существует независимое Учреждение по регуляции железнодорожного транспорта, которое устанавливает максимальные цены во внутригосударственном железнодорожном пассажирском транспорте, предоставление которого считается выполнением регулируемой деятельности. Диапазон регуляции цен устанавливает УРЖТ постановлением о регуляции цен. Постановление о регуляции цен публикуется в своде законов СР и в вестнике транспорта.

Молдова



Не применяется

Латвия



В международном сообщении ЛДЗ - РЖД применяется гибкая система регулирования тарифов на перевозку пассажиров по календарным периодам. Колебания билетной составляющей в общей стоимости проезда в среднем составляют 20%.

Республика Казахстан



Гибкая система тарифного регулирования действует только в поездах, сформированных из вагонов испанской фирмы «Patentes Talgo S.A.», в зависимости от дня недели курсирования поездов.

Перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых



<p>Республика Польша</p> <p>Перекрестное субсидирование отсутствует</p>	<p>Молдова</p> <p>Перекрестное субсидирование отсутствует</p>	<p>Словакия</p> <p>Перекрестное субсидирование отсутствует</p>	<p>КНР</p> <p>Ведется общий бухгалтерский учет за пассажирские и грузовые перевозки по транспортным предприятиям.</p>	<p>Украина</p> <p>Для ликвидации перекрестного субсидирования, обеспечение рентабельности пассажирских перевозок на нулевом уровне необходимо повысить в среднем тарифы на пассажирские перевозки в внутригосударственном и пригородном соединениях почти в 3 раза, или внедрить механизм государственной финансовой поддержки пассажирских перевозок.</p>	<p>Литовская Республика</p> <p>Учет финансовой грузовой и пассажирской транспортной деятельности в АО «Литовские железные дороги» ведётся раздельно. В Кодексе железнодорожного транспорта Литовской Республики установлено, что средства государственного бюджета, выделенные на занятие коммерческой деятельностью на пассажирских железнодорожных перевозках, должны содержаться на отдельных счетах и не должны направляться на средства, выделяемые на другую хозяйственную коммерческую деятельность.</p>	<p>Латвия</p> <p>Осуществляется перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых перевозок</p>	<p>Республика Казахстан</p> <p>Практика перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых сохраняется путем установления пассажирским перевозчикам понижающего коэффициента к тарифу на услуги магистральной железнодорожной сети.</p>
---	---	--	---	--	---	---	---

Раздельный учет объемных показателей (пассажирооборот, пробег вагонов), доходов и затрат по поездкам

Республика Польша



Ведется раздельный учет по показателям использования парка (поездо-километры, вагоно-километры, поездо-часы) по категориям поездов. Статистика основана на сведениях из электронной системы продажи и мануальной продажи (продажа в поезде). Компания в целях расчета дотаций, полученной от самоуправлений и уполномоченного Министерства, ввела компьютерную систему расчета расходов на один поезд, а также систему прихода (доходных поступлений) на территорию воеводства.

Украина



На сегодняшний день разрабатывается программное обеспечение анализа экономических показателей использования пассажирских вагонов на основании которого будут формироваться справки и отчеты, где будут отражаться вагоно - км, пассажиро - км, перевезено пассажиров и доходы по каждому поезду с разбивкой по типам вагонов. Пользование этой информацией будет возможным по окончании 1 полугодия 2008 года. Вопрос отражения всех расходов по курсированию каждого поезда в совершенствовании еще не изучен и в данных справках отражаться пока еще не будет.

Латвия



Раздельный учет объемных показателей (пассажирооборот, пробег вагонов) и доходов по поездкам обеспечивается с помощью Аналитической базы данных (АБД) Межгосударственной автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики АСУ «Экспресс». При этом информация о доходах, получаемая из Аналитической базы данных системы, не является основанием для финансового учета, а служит оперативной информацией для анализа и планирования. Раздельного учета затрат по поездкам нет.

КНР



В 2006 году пассажирооборот составил 635,327млрд.пасс.км, пробег вагонов – 52223200тыс.км, доходы от пассажирских и грузовых перевозок – 236,445млрд.китайских народных юаней. В 2007 году отправлено 1,36млрд.пассажиров, доходы от пассажирских и грузовых перевозок – 330,8млрд.китайских народных юаней.

Литовская Республика



В АО «Литовские железные дороги» ведется раздельный учет объемных показателей.

Молдова



Имеется раздельный учет объемных показателей (пассажирооборот, пробег вагонов), доходов по поездкам

Казахстан



Раздельный учет объемных показателей (пассажирооборот, пробег вагонов) и доходов по поездкам обеспечивается по данным автоматизированного программного комплекса АСУ ЭКСПРЕСС-3. При этом информация о доходах, получаемая из автоматизированного программного комплекса, не является основанием для финансового учета, а служит оперативной информацией для анализа и планирования. Раздельного учета затрат по поездкам нет.

Для определения общих объемов пассажирских перевозок, пассажирооборота, средней дальности перевозки, доходов за выполненные перевозки, средней доходной ставки по дороге и видам сообщения (прямое, местное и пригородное) с ежемесячной периодичностью служит «Отчет о пассажирских перевозках и доходе от этих перевозках» формы ЦО-22.

Наличие видов сервисных услуг в поездах и ведение раздельного учета по видам услуг

Казахстан



Предоставление пассажирам комплекта постельного белья.
 Предоставление чая и ланч-бокса
 Распространение печатной продукции.
 Поздравление пассажиров праздничными открытками (Новый год, 8 марта, 22 марта и т.д.) в пути следования.
 Сейфы для хранения ценных вещей.
 Прокат настольных игр (шахматы, шашки, нарды).
 Информационно-справочный буклет для пассажиров в каждом купе.
 Предоставление швейных наборов в пути следования.
 В вагонах ресторанах комплексные обеды и и.т.д.

Республика Польша



Кондукторские посылки (перевозки мелких посылок под присмотром кондуктора)
 Перевозки велосипедов в предназначенных для этого местах
 Заказ питания в купе
 Бесплатное угощение пассажиров всех классов поездов международного сообщения (чай, кофе, сок, сладости)
 Расходы и доходные поступления регистрируются отдельно в отчетности перевозчика.

Литовская Республика



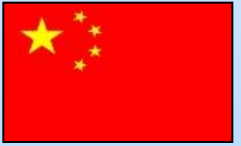
АО «Литовские железные дороги» ведут раздельный учет по разным видам сервисных услуг, таких как: питание в поездах, перевозка багажа, по выдаче постели и т. д.

Украина



Перечень видов услуг, предоставляемых в поездах формирования железных дорог Украины:
 1. Предоставление пассажирам в пользование комплекта постельного белья.
 2. Реализация чая, кофе, кондитерских изделий, напитков, других продуктов питания в таре и упаковке, одноразовой посуды.
 3. Реализация печатных изданий, непродовольственных сопутствующих товаров, средств личной гигиены.
 4. Оформление экспресс-передачи.
 5. Оформление проезда начальником поезда.
 6. Прием заказов на доставку обедов с вагона-ресторана (кафе).
 Услуга пользования в поезде комплектом постельного белья может включаться в стоимость проездного документа пассажира или оформляться отдельно с использованием квитанций ЛУ-99. В любом случае эта услуга оплачивается в билетной кассе, что ограждает проводников от наличных расчетов с пассажирами и возможности продажи пассажирам комплектов постельного белья, подготовленного к повторному использованию.
 Учет реализации данной услуги, а также распределение доходов между дорогами ведется автоматически системой АСК ПП УЗ.
 На железных дорогах Украины внедрен автоматический учет реализованных в поезде услуг. В конце рейса отчет начальника поезда о количестве и сумме реализованных услуг по каждому наименованию вводится в базу данных, а затем анализируется в сравнении с количеством перевезенных пассажиров для принятия оперативных и организационных решений.

КНР



В поездах главным образом предоставляются услуги по питанию. В настоящее время не имеется данных раздельного учета по видам услуг.

Латвия



В поездах международного сообщения формирования ЛДЗ предоставляются сервисные услуги с дополнительной оплатой к стоимости проезда в купейных вагонах и вагонах СВ (минеральная вода, чай, сахар, кондитерские изделия), в плацкартных вагонах (минеральная вода, чай, сахар). Стоимость постельных принадлежностей во всех категориях вагонов, кроме общих, включена в стоимость плацкарты.

Молдова



Не предоставляются

Применяемые методики при планировании производственных показателей (пассажирыоборот, перевезено пассажиров, пробег вагонов), введение учета и обработки первичных документов

Казахстан



При прогнозировании основных производственных показателей (пассажирыоборот, перевезено пассажиров, пробег вагонов) учитываются данные за предыдущие годы, планируемый график движения (число поездов, вагонов). Учет и обработка первичных документов по пробегу вагонов не связанных с перевозкой пассажиров по натурным листам пассажирского поезда на всем пути следования.

Раздельный учет объемных показателей (пассажирыоборот, пробег вагонов) и доходов по поездам обеспечивается по данным автоматизированного программного комплекса АСУ ЭКСПРЕСС-3

Республика Польша



Кондукторские посылки (перевозки мелких посылок под присмотром кондуктора)

Перевозки велосипедов в предназначенных для этого местах

Заказ питания в купе

Бесплатное угощение пассажиров всех классов поездов

международного сообщения (чай, кофе, сок, сладости)

Расходы и доходные поступления регистрируются отдельно в отчетности перевозчика.

Словакия



При создании отчетов о статистических показателях используются стандартные статистические и бухгалтерские показатели, в соответствии с действующим законодательством СР.

Молдова



При планировании производственных показателей (пассажирыоборот, перевезено пассажиров, пробеге вагонов) применяется балансовый метод. Учет и обработка первичных документов производится в соответствии с действующими на железнодорожном транспорте инструкциями, установленными центральным отраслевым органом публичного управления.

Украина



При планировании основных производственных показателей никакие методики не применяются.

Латвия



При планировании производственных показателей (пассажирыоборот, перевезено пассажиров, пробег вагонов) принимается во внимание отчет за предыдущий год, планируемый график движения (число поездов, вагонов), прогнозируемое число пассажиров. Ведение учета и обработка первичных документов о перевозках пассажиров, багажа и грузобагажа производится с помощью вычислительного комплекса Межгосударственной автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками государств - участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики АСУ «Экспресс»

Литовская Республика



Методики планирования производственных показателей создаются для внутреннего пользования предприятия и в них присутствуют данные о пассажирыобороте, пробеге вагонов и т. д.

КНР



Производственные показатели планируются с учетом наметившейся тенденции и прогноза перспективного развития экономики с применением традиционной методики определения показателей путем их пропорционального увеличения.

На китайских железных дорогах применяется электронный учет пассажирских и грузовых перевозок. Ведутся учет и классификация данных, содержащихся в провозных и перевозочных документах, на основе чего осуществляется управленческая деятельность, размещаются мощности и разрабатываются планы перевозок как на каждом предприятии, так и в области железнодорожного транспорта в целом. Результаты учета обобщаются и представляются в вышестоящие статистические организации вплоть до Статистического центра Министерства железных дорог.