

Булохова Татьяна Александровна
Иркутский государственный университет путей сообщения
Хозина Светлана Витальевна
Иркутский государственный университет путей сообщения

Влияние реклассификации ремонтов моторвагонного подвижного состава на эксплуатационные расходы Дирекции

Аннотация. Высокая степень износа парка моторвагонного подвижного состава в Российской Федерации и необходимость поддержания его технической готовности требует поиска действенного механизма их воспроизводства. Одним из таких инструментов, как известно, является амортизация основных средств. Амортизационные расходы является важным элементом формирования арендной платы за пользование моторвагонным подвижным составом, которую выставляет Дирекция моторвагонного подвижного состава пригородной компании. Статья посвящена актуальным вопросам определения амортизации, как одного из источника воспроизводства основных средств Дирекции в условиях регионального дотирования пригородных тарифов и контроля экономической обоснованности включаемых в них затрат. Авторами исследуется влияние реклассификации ремонтов моторвагонного подвижного состава на их стоимость и, соответственно, на расходы и финансовые результаты Дирекции.

Ключевые слова: амортизация, капитальный ремонт, моторвагонный подвижной состав, ставка платы, реклассификация, дирекция моторвагонного подвижного состава, эксплуатационные расходы, пригородные тарифы.

Bulokhova Tatiana Alexandrovna
Irkutsk State University of Railway Transport
Khozina Svetlana Vitalievna
Irkutsk State University of Railway Transport

The Impact of Reclassification of Repairs of Motor-Rail Rolling Stock on Operational Expenses of the Directorate

Abstract. Depreciation expenses are an important element in determining the rental fee for the use of motor rail rolling stock, which is charged by the Directorate of Motor Rail Rolling Stock (hereinafter DMV) to the commuter rail company. The article addresses topical issues of depreciation calculation as one of the sources for the reproduction of fixed assets, and its impact on the financial performance of the Directorate under conditions of regional subsidies for commuter fares and control over the economic justification of costs included therein. Additionally, the authors analyse the impact of reclassification of repairs of motor rail rolling stock on their cost, and consequently on the expenses and financial performance of the Directorate.

Keywords: depreciation, major overhaul, motor rail rolling stock, fee rate, reclassification, Directorate of Motor Rail Rolling Stock, operational expenses, commuter fares, capital investments, investments.

Перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении призваны удовлетворить одну из базовых, первоочередных потребностей граждан Российской Федерации в свободе передвижения. Устойчивое и качественное осуществление перевозок обеспечивает трудовую миграцию населения, способствует развитию рынка труда, повышает качество жизни населения и оказывает положительный мультипликативный эффект на экономику страны [2, 5]. Однако, исторически так сложилось, что пассажирские

перевозки являются убыточными и дотируются государством: в дальнем сообщении – из федерального бюджета, в части пригородных перевозок – из региональных бюджетов.

Взаимодействие между Дирекциями, отвечающими за моторвагонный подвижной состав (далее — ДМВ), и региональными пригородными компаниями строится на основе договоров, организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а также совместного планирования работы.

Дирекция выполняет капитальный ремонт, технический осмотр, текущий ремонт и обслуживание подвижного состава, обеспечивая его готовность к эксплуатации и безопасность перевозок, а также оказываются услуги по предоставлению в аренду моторвагонного подвижного состава с экипажем и пассажирских цельнометаллических вагонов для организации перевозки пассажиров в пригородном сообщении по заказам перевозчиков.

Байкальская пригородная компания, выступая в роли перевозчика, заранее определяет, сколько потребуется выполнить работ по перевозке пассажиров в пригородном направлении на предстоящий период. Объем этих работ зависит от условий, прописанных в заключённых договорах на транспортное обслуживание населения между пригородной компанией и субъектами РФ - Иркутской областью и Республикой Бурятия, расчет объемов работы производится в вагоно-километрах.

Следующим этапом, производится расчет расходов в соответствии с методическими рекомендациями определения стоимости услуг, оказываемых пригородным пассажирским компаниям, стоимостных характеристик составных элементов арендной платы, стоимости услуг по управлению и эксплуатации подвижным составом с учетом индексации на плановый период [1].

В составе услуги по сдаче в аренду пригородной пассажирской компании подвижного состава МВПС и пассажирских вагонов планируются расходы, связанные с амортизацией (плата за пользование), капитальным ремонтом, техническим обслуживанием и текущим ремонтом подвижного состава.

Дирекция, получая плату за использование подвижного состава, занимается планированием таких расходов, как амортизационные отчисления и налог на имущество, которые возникают при передаче в аренду моторвагонного подвижного состава (электропоездов, дизель-поездов, автомотрис, рельсовых автобусов), а также вагонов с локомотивной тягой.

Однако, проблема возникла в том, что с 2025 года в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава реализуется проект по реклассификации объектов основных средств. Этот процесс подразумевает перевод активов из категории основных средств в инвестиционную недвижимость, либо в обратном направлении, что особенно актуально для объектов, предназначенных для сдачи в аренду [4].

Внедрение реклассификации ремонтов (капитальный ремонт, модернизация или реконструкция) существенно влияет на амортизационные отчисления, за счет пересмотра нормы амортизации исходя из нового срока полезного использования (СПИ) или остаточной стоимости, переводя затраты из текущих расходов в капитальные (увеличение первоначальной стоимости ОС).

Выделим основные аспекты влияния реклассификации на работу предприятия:

- Увеличение базы амортизации: при классификации ремонта как модернизации/реконструкции затраты увеличивают балансовую стоимость основного средства (счет 01).
- Пересчет амортизации: с 1-го числа месяца, следующего за завершением работ, амортизация начисляется исходя из новой стоимости и оставшегося (или увеличенного) СПИ.
- Приостановка начисления: если ремонт/реконструкция длится более 12 месяцев, начисление амортизации может быть приостановлено.

- Изменение нормы: увеличение стоимости при неизменном оставшемся сроке службы ведет к росту ежемесячных отчислений.
- Налоговый эффект: увеличение амортизационных отчислений снижает налогооблагаемую прибыль, но увеличивает расходы в бухгалтерском учете.

С 2023 года Восточно-Сибирская ДМВ (далее ВСИБ ДМВ) на базе своих предприятий осуществляет тяжелые виды ремонта моторвагонного подвижного состава, в объеме КР-1 и КР-2, ремонты производятся не только для собственного парка, но и для нужд Красноярской, Дальневосточной, Забайкальской, Западно-Сибирской, Горьковской, Юго-Восточной, Южно-Уральской и Московской ДМВ.

Таким образом, выполнение капитальных ремонтов для МВПС должно было отразиться на размерах амортизационных отчислений и, соответственно, на эксплуатационных затратах Дирекции в целом.

На рисунке 1 представлена динамика проведенных капитальных ремонтов МВПС для собственных нужд ВСИБ ДМВ за период с 2023 по 2025 год.

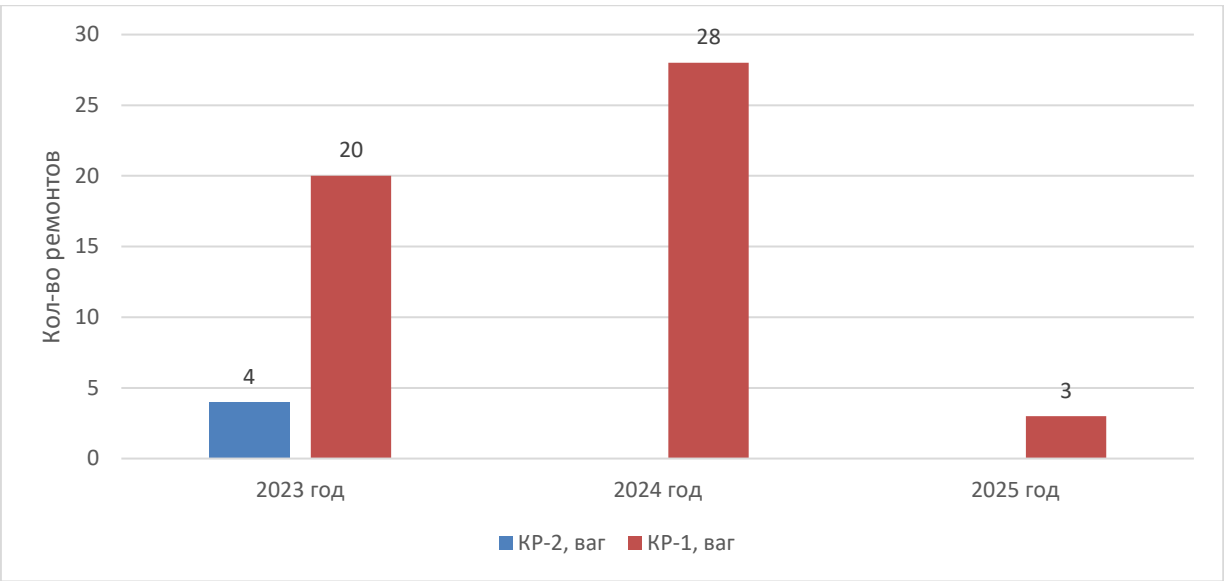


Рисунок 1 – Динамика программы ремонта МВПС

Наибольшее количество проведенных капитальных ремонтов для собственного МВПС в объеме КР-1 было проведено в 2024 году; в объеме КР-2 в количестве 4 единицы было проведено в 2023 году и 3 секции МВПС прошли капитальных ремонт в первом объеме в 2025 году.

Исследуем изменение стоимости моторвагонного подвижного, после проведенных капитальных ремонтов (таблица 1).

Таблица 1 – Изменение стоимости ОС до и после проведения капитального ремонта, рублей

Наименование ОС	Вид ремонта	Стоимость ОС до КР	Стоимость ОС после проведения КР	Изменение стоимости ОС
2023 год				
ЭД9МК-119(01)	КР-2	1190998,62	13183487,18	11,07
ЭД9МК-119(04)	КР-2	738061,36	20894461,81	28,31

ЭД9МК-119(08)	КР-2	730448,62	23413668,25	32,05
ЭД9МК-119(09)	КР-2	1190948,49	13147835,78	11,04
ЭД9М-1036	КР-1	8453387,2	9822311,27	1,16
ЭД9М-177(06)	КР-1	318174,86	5196336,1	16,33
ЭД9М-1037	КР-1	8342058,69	11358097,85	1,36
ЭД9М-243(06)	КР-1	9578351,9	15050049,34	1,57
ЭД9М-1048	КР-1	9210904,06	14093831,91	1,53
ЭД9М-1049	КР-1	9210904,06	13534332,56	1,47
ЭД9М-0085(01)	КР-1	1721694,36	5862705,84	3,41
ЭД9М-0085(02)	КР-1	1839620,79	9001761,56	4,89
ЭД9М-0085(09)	КР-1	1721694,36	4581327,51	2,66
ЭД9М-0085(10)	КР-1	1839620,79	7725879,1	4,20
ЭД9МК-124(01)	КР-1	212358,8	4004062,43	18,86
ЭД9МК-124(02)	КР-1	283144,88	6172020,01	21,80
ЭД9МК-124(09)	КР-1	212358,8	5112150,49	24,07
ЭД9МК-124(10)	КР-1	283144,88	7279017,39	25,71
ЭД9М-1051	КР-1	8916534,17	12735963,7	1,43
ЭД9М-205(06)	КР-1	2714348,49	9463608,41	3,49
ЭД9М-1050	КР-1	8917323,95	13050867,77	1,46
ЭД9М-214(04)	КР-1	3267746,55	11436740,28	3,50
ЭД9М-0059(04)	КР-1	358643,63	6717689,72	18,73
ЭД9М-172(06)	КР-1	276345,42	6480326,01	23,45
2024 год				
ЭД9М-235(04)	КР-1	12536582,19	20562052,38	1,64
ЭД9М-0205(03)	КР-1	1049771,92	4367795,99	4,16
ЭД9М-0040(04)	КР-1	415471,04	9059640,05	21,81
ЭД9Т-0016(02)	КР-1	36124,41	7368641,6	203,98
ЭД9Т-0016(08)	КР-1	36124,41	6908114,05	191,23
ЭД9М-0102(01)	КР-1	1501293,95	5140505,2	3,42
ЭД9М-0102(02)	КР-1	2030422,63	7893658,7	3,89
ЭД9М-0102(09)	КР-1	1501293,95	4435429,65	2,95
ЭД9М-0102(10)	КР-1	2030422,63	7791970,14	3,84
ЭД9М-0081(01)	КР-1	878696,18	7503951,02	8,54
ЭД9М-0081(02)	КР-1	1188391,14	7316952,79	6,16
ЭД9М-0081(09)	КР-1	7033200,42	13658455,26	1,94
ЭД9М-0081(10)	КР-1	1188391,14	9821913,5	8,26
ЭД9М-0133(01)	КР-1	540528,65	4692598,5	8,68
ЭД9М-0133(02)	КР-1	253084,45	8346853,07	32,98
ЭД9М-0133(09)	КР-1	540528,65	3424853,09	6,34
ЭД9М-0133(10)	КР-1	253084,45	5960538,07	23,55
ЭД9МК-0124(04)	КР-1	231788,64	8021746,16	34,61
ЭД9МК-0124(06)	КР-1	231788,64	6525292,46	28,15
ЭД9МК-0166(04)	КР-1	152568,52	7617076,41	49,93
ЭД9М-0109(01)	КР-1	1670275,5	7340680	4,39
ЭД9М-0109(10)	КР-1	1907657,61	7828447,53	4,10
ЭД9М-0109(09)	КР-1	1670275,49	7230570,95	4,33
ЭД9М-0142(01)	КР-1	2363176,77	7470517,14	3,16

ЭД9М-0142(02)	КР-1	2894741,02	10745096,02	3,71
ЭД9М-0142(09)	КР-1	2363176,77	6386767,85	2,70
ЭД9М-0142(10)	КР-1	2894741,02	10147305,67	3,51
ЭД9М-0239(08)	КР-1	10372689,7	15924315,08	1,54
2025 год				
ЭД9М-0042(08)	КР-1	1927433,2	9671033,3	5,02
ЭД9М-0205(05)	КР-1	893739,32	4880385,53	5,46
ЭД9М-235(08)	КР-1	6941406,69	14657393,2	2,11

Из таблицы 1 видно, что стоимость основных средств после проведения капитальных ремонтов увеличивается в разы, и соответственно суммы амортизационных отчислений, что, безусловно, необходимо учитывать при расчете и обосновании размеров ставок платы за аренду подвижного состава.

Рассмотрим динамику эксплуатационных расходов Дирекции по прочим видам деятельности по элементам затрат (рисунок 2).

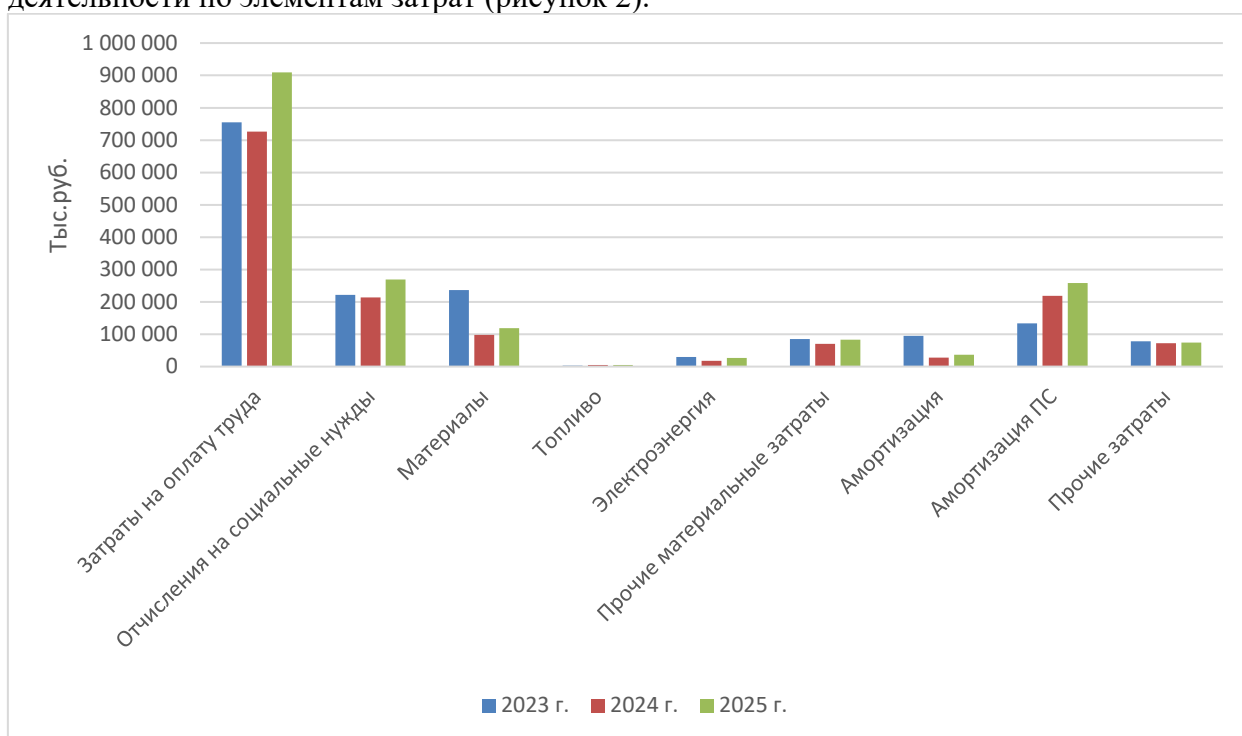


Рисунок 2 – Динамика эксплуатационных расходов Дирекции за три года

Как видим, за три года расходы Дирекции выросли на 8,9% 2025 год к 2023 году, наибольший рост наблюдается в 2025 году к 2024 году 22,8%. В разрезе элементов затрат наибольшие темпы роста зафиксированы по элементу амортизация подвижного состава – на 93,8% к 2023 г. и на 18,3 % к 2024 г., что связано с переоценкой стоимости подвижного состава в результате проведенных капитальных ремонтов. Также наблюдается рост по элементам фонд оплаты труда и отчисления на социальные нужды, что связано с ежегодно проводимой индексацией заработной платы.

Структура элементов затрат Дирекции, с целью выделения доли амортизации подвижного состава в общих затратах представлена на рисунке 3.

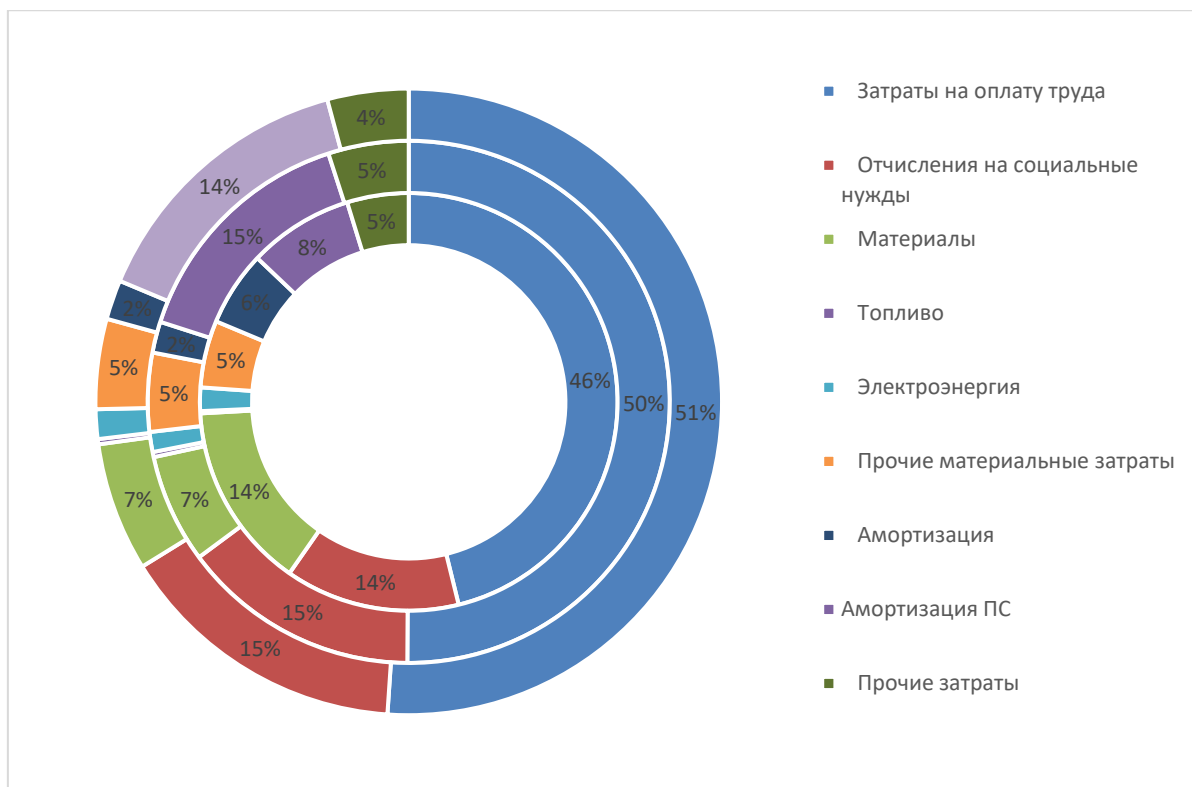


Рисунок – 3 Удельный вес эксплуатационных расходов по элементам затрат 2023 - 2025 гг.

Как видим из рисунка 3 удельный вес в структуре расходов амортизации подвижного состава вырос с 8% в 2023 году до 14 % в 2025 году, что безусловно оказало влияние на рост эксплуатационных расходов.

Таким образом, амортизация подвижного состава находится на третьем месте в структуре расходов Дирекции, после элементов затрат фонд оплаты труда и отчислений на социальные нужды, что говорит о влиянии этих расходов на эксплуатационные затраты предприятия и соответственно на ставки платы за пользование подвижным составом.

Рассмотрим, как изменялась за этот период ставка арендной платы за пользование подвижным составом (рис.4).

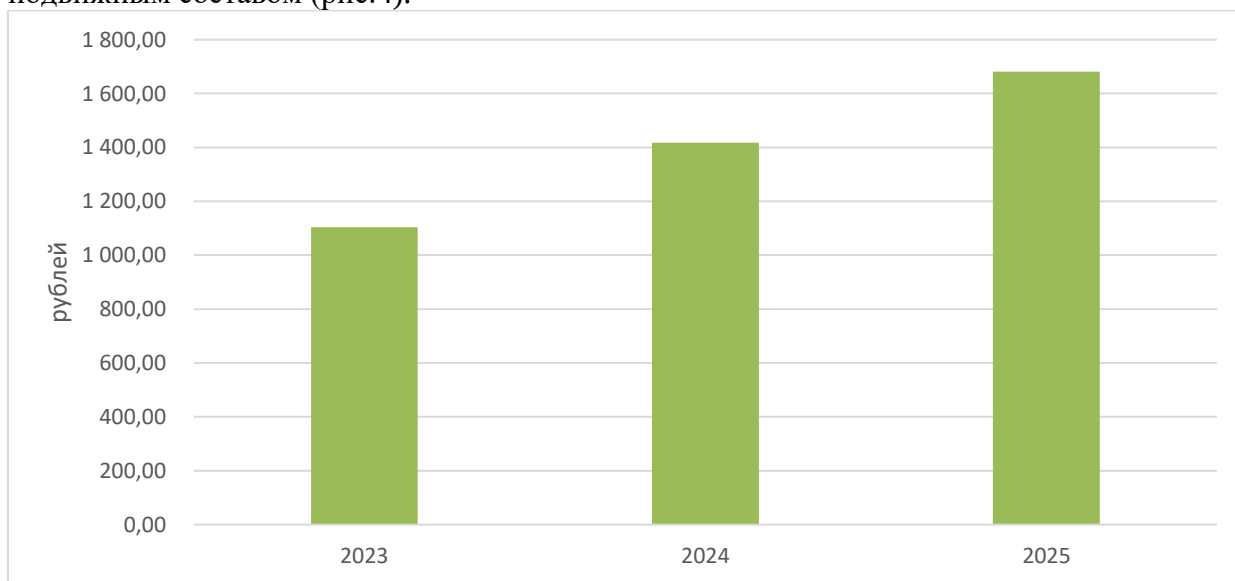


Рисунок – 4 Ставка арендной платы за пользование подвижным составом

Как видим, ставка выросла на 28,4% в 2024 году к 2023 году и на 18,58% в 2025 году к 2024 году, что говорит о том, что фактические расходы, связанные с амортизацией

подвижного состава в результате реклассификации ремонтов не отражались в стоимости арендной платы за пользование подвижного состава.

Подводя итог проведенным исследованиям, стоит отметить, что расходы предприятия с каждым годом увеличиваются и соответственно увеличивается себестоимость продукции предприятия. Восточно-Сибирская ДМВ передает в аренду подвижной состав, опираясь на установленную ставку арендной платы, которая ежегодно индексируется. Однако самого пересчета расходов, включаемых в данные ставки, не проводилось, соответственно в них учтены устаревшие расходы, не отражающие фактических затрат Дирекции. Поэтому в дальнейших исследованиях необходимо оценить влияние реклассификации ремонтов МВПС на изменение арендной ставки и, как следствие, на валидацию этих расходов со стороны ФАС России.

Список источников

1. Приказ Федеральной службы по тарифам от 5 декабря 2017 г. № 1649/17 «Об утверждении Методики расчёта экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении».
2. Булохова, Т. А. Актуальные проблемы развития пригородных пассажирских перевозок в Забайкальском крае / Т. А. Булохова // Международные научные исследования. – 2025. – № 1-2(62-63). – С. 18-24. – DOI 10.34925/JISR.2025.62.1.003. – EDN JNHXTZ.
3. Совершенствование бюджетного учета основных средств Черкесова Э.Ю., Марьянова С.А., Аллахвердова А.В. Дневник науки. 2022. № 11 (71).
4. Сурков, Л. П. Системный подход к процессу планирования и расчета амортизационных отчислений в подразделениях ОАО РЖД / Л. П. Сурков, И. М. Сычугова, Т. А. Булохова // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2014. – № 2(42). – С. 165-169. – EDN SKDVTX.
5. Хажеева М.А. Благополучие населения как фактор развития транспортного рынка Хажеева М.А. // в сборнике: Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем. Сборник научных статей VII международной научно-практической конференции. Под ред. Н.А. Журавлевой. СПб - 2019. С. 836-840.

Сведения об авторах

Булохова Татьяна Александровна – к.э.н., доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте» Иркутского государственного университета путей сообщения, Иркутск, Россия.

Хозина Светлана Витальевна – магистрант каф. «Экономика и управление на железнодорожном транспорте» Иркутского государственного университета путей сообщения, Иркутск, Россия.

Information about the author

Bulokhova Tatiana Alexandrovna - Ph.D. in Economics Associate Professor Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia

Khodzina Svetlana Vitalievna - student of the Faculty of Economics and Management in Railway Transport, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia