

УДК 656.23:629.463

Д. Н. КУШНЕРОВ, канд. экон. наук
Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К РАСЧЕТУ СТАВОК АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ ПО ГРУЗОВЫМ ВАГОНАМ

Указаны причины пересчета базовых ставок арендной платы по грузовым вагонам. Описаны методические подходы к расчету ставок арендной платы, обеспечивающих конкурентоспособность Белорусской железной дороги.

Одним из источников доходов Белорусской железной дороги является сдача в аренду грузовых вагонов. В настоящее время в данном сегменте рынка наблюдается высокая конкуренция, поскольку предложение вагонов намного превышает спрос. В условиях падения объемов перевозок железнодорожные администрации и другие собственники грузовых вагонов стремятся найти альтернативные пути их использования, одним из которых является сдача в аренду. В борьбе за клиента арендодатели идут на различные уступки, включая снижение арендной платы.

Жесткая конкуренция на рынке аренды грузовых вагонов требует оперативного реагирования на происходящие изменения и выработки эффективных рычагов воздействия на складывающуюся ситуацию. С этой целью сотрудниками Белорусского государственного университета транспорта для Белорусской железной дороги была разработана методика определения ставок за пользование (аренду) грузовыми вагонами инвентарного парка дороги.

Первоначально был проведен анализ количественных показателей и доходов от сдачи в аренду грузовых вагонов. В таблице 1 приведены данные о количестве суток нахождения вагонов в аренде и доходах, полученных в 2012 – первом полугодии 2014 года Белорусской железной дорогой от сдачи в аренду грузовых вагонов.

Из таблицы 1 видно, что наибольшим спросом у арендаторов пользуются крытые вагоны для перевозки цемента (36,13 % от общих вагоно-суток аренды), платформы (22,99 % от общих вагоно-суток аренды), цистерны 4-осная нефтебензиновая (20,36 % от общих вагоно-суток аренды), зерновозы (16,18 % от общих вагоно-суток аренды). При этом наибольшие доходы приносит сдача в аренду 4-осных нефтебензиновых цистерн (35,78 % от общей суммы доходов), цементовозов (29,6 % доходов), зерновозов (15,42 % доходов), платформ (14,05 % доходов). В среднем вагоны арендуются на срок до 2 месяцев, при этом на наиболее длительный срок арендуются цистерны-цементовозы (84,5 дня), меньше всего в аренде находятся транспортеры (около 3 дней).

Т а б л и ц а 1 – Данные по арендованным грузовым вагонам

Тип вагона	Количество вагонов в аренде				Количество суток аренды			Итого вагоно-суток аренды		Время нахождения вагона в аренде, сут.	Удельный вес в доходах, %
	2012 г	2013 г	2014 г (6 мес.)	2012 г	2013 г	2014 г (6 мес.)	кол-во	уд. вес, %			
Крытый	1	0	0	147	0	0	147	0,03	58,8	0,02	
Платформа (включая хранение и внутристанционные перевозки)	133	286	261	36813	49178	30545	116536	22,99	68,6	14,05	
Полувагон	138	0	4	3111	0	112	3223	0,64	9,1	1,59	
Зерновоз	213	359	65	43455	36387	2176	82018	16,18	51,5	15,42	
Минераловоз	99	0	0	1585	0	0	1585	0,31	6,4	0,31	
Цементовоз (хоппер)	310	574	286	67662	79855	35644	183161	36,13	62,6	29,6	
Вагон для лесоматериалов	2	2	8	732	646	783	2161	0,43	72	0,36	
Цистерна 4-осная нефтебензиновая	244	334	178	39463	44392	19336	103191	20,36	54,6	35,78	
Цистерна для вязких нефтепродуктов (с паровой рубашкой)	21	27	5	5956	3840	661	10457	2,06	78,9	1,95	
Цистерна для пищевых продуктов	4	0	0	137	0	0	137	0,03	13,7	0,03	
Цистерна-цементовоз	8	8	4	2014	1487	724	4225	0,83	84,5	0,87	
Цистерна 4-осная для метанола	3	0	0	79	0	0	79	0,02	10,5	0,01	
Транспортёр 16-осный	0	0	1	0	0	6	6	0	2,4	0	
Итого	1176	1590	812	201154	215785	89987	506926	100	56,7	100	

Таким образом, наибольшие доходы Белорусской железной дороги от аренды грузовых вагонов приносят 4-осные нефтебензиновые цистерны при том, что по количеству суток нахождения в аренде такие цистерны находятся только на третьем месте. Для установления причин такого несоответствия были изучены действующие ставки арендной платы. Такое изучение проводилось в сравнении со ставками арендной платы на аналогичные типы вагонов у других железнодорожных администраций, а также по отношению к ставкам платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка и грузовыми вагонами Единого парка грузовых вагонов. Результаты сравнения ставок, евро/сут, приведены в таблице 2. Из таблицы видно, что практически по всем типам вагонов Белорусской железной дорогой установлены достаточно высокие ставки арендной платы по сравнению как с иностранными железными дорогами, так и со ставками за пользование вагонами. По наиболее востребованным типам вагонов отклонения составляют:

- платформа – до 1,61 раза (по сравнению с ЧФМ). При этом действующая ставка на 33 % ниже, чем у РЖД, на 57 % – чем у КЗХ, в 1,96 раза – чем у ЭВР, на 8 % ниже ставки, предусмотренной для Единого парка;

- цистерна 4-осная нефтебензиновая – от 1,45 (по сравнению с РЖД) до 3,64 раза (по сравнению с ЧФМ);

- крытый для перевозки зерна – от 2 % (по сравнению с РЖД) до 2,5 раз по сравнению с УЗ.

В целом следует отметить, что по полувагонам, 4-осным нефтебензиновым цистернам, зерновозам и вагонам-термосам действующие на БЧ ставки арендной платы больше ставок для аналогичных вагонов, применяемых во всех исследованных иностранных государствах. А в случае, если для оценки конкурентных преимуществ рассматриваются только ставки арендной платы в странах, непосредственно граничащих с Республикой Беларусь (Латвия, Литва, Российская Федерация, Украина), то в нашей стране ставки являются максимальными практически по всем позициям.

Если сравнение производить не по действующим ставкам арендной платы, а по базовым (т.е. без учета коэффициента эффективности), то и в этом случае применяемые в нашей стране ставки являются достаточно высокими:

- для платформ – выше, чем на Украине и в Молдове;

- для полувагонов – выше, чем в Казахстане и Литве;

- для цистерн – выше, чем в Казахстане, Молдове, Российской Федерации, Украине, Латвии, Эстонии;

- для зерновозов – выше, чем в Молдове, Украине, Латвии, Литве, Эстонии.

Указанные причины вызывают необходимость пересмотра действующих базовых ставок арендной платы для повышения конкурентоспособности Белорусской железной дороги на рынке аренды грузовых вагонов. При этом уровень базовых ставок должен быть безубыточным, то есть покрывать расходы, которые несет Белорусская железная дорога по вагонам.

Т а б л и ц а 2 – Сравнение ставок арендной платы (платы за пользование) по основным типам вагонов, евро/сутки

Тип вагона	Ставка арендной платы, применяемая										Ставка платы за пользование вагонами	
	БЧ	РЖД	УЗ	ЛДЗ	ЛП	ЭВР	КЗХ	ЧФМ	инвентарного парка	Единого парка		
Крытый	18,28	17,73	10,42	12,06	19,19	29,98	18,1	12,25	14,13	16,29		
Платформа	12,17	16,19	8,88	10,83	12,17	23,85	19,11	7,55	11,65	13,21		
Полувагон	23,69	14,92	9	12,08	19,43	16,35	18,24	12,56	17,18	17,18		
Цистерна 4-осная нефтебензиновая	32,80	18,01	10,81	15,31	22,52	15,01	16,51	9,01	16,33	18,16		
Цистерна 8-осная нефтебензиновая	30,02								16,33	18,16		
Цистерна для пищевых продуктов	19,93								16,33	18,16		
Цистерна для цемента	20,74								16,33	18,16		
Цистерна для вязких нефтепродуктов (с паровой рубашкой)	19,42								16,33	18,16		
Крытый для перевозки зерна	19,27	18,88	7,71	11,75	14,84	14,84	18,11	7,9	13,67	14,34		
Хоппер-цементовоз	14,86								14,33	16,40		
Крытый для перевозки удобрений	20,47								14,33	16,40		
Крытый вагон для легковых авто	18,3								14,33	16,40		
Платформа фитинговая	14,94								11,65	13,21		
Вагон для лесоматериалов	15,87								14,33	16,40		
Хоппер-дозатор	13,14								14,33	16,40		
Думпкар	14,70								14,33	16,40		
Вагон-термос	22,55		11,95	13,53			18,72	16,91	16,41	16,81		
Транспортер 4-осн	10,59								14,7			
Транспортер 8-осный, 12-осный	13,22								14,7			
Транспортер 16-осный	38,71								45,33			
Прочий	17,75	18,28	5,68	14,56	16,86	29,11	18,82	17,22	14,33	16,40		

БЧ – Белорусская железная дорога, РЖД – ОАО «Российские железные дороги», УЗ – Гос. администрация ж/д транспорта Украины, ЛДЗ – ГАО «Латвийские железные дороги», ЛП – АО «Литовские железные дороги», ЭВР – АО «Эстонская железная дорога», КЗХ – ЗАО «Национальная компания «Казахстан темир жолы», ЧФМ – ГП «Железная дорога Молдовы».

Устанавливаемые базовые ставки арендной платы за грузовые вагоны должны обеспечивать покрытие расходов по ним и при этом быть конкурентоспособными. К расходам по грузовым вагонам относится их амортизация. Кроме того, с целью обеспечения безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов на железнодорожном транспорте разработана система планово-предупредительных ремонтов, которые выполняются с установленной периодичностью. Такие ремонты производятся для восстановления исправности и ресурса вагона с заменой или восстановлением его составных частей.

Для определения суммы амортизации, подлежащей включению в базовые ставки арендной платы, было проведено обследование парка грузовых вагонов Белорусской железной дороги, которое показало, что парк грузовых вагонов Белорусской железной дороги в целом изношен на 49,1 %. При этом вагоны отдельных типов (цистерны для цемента, крытые для перевозки удобрений, хоппер-дозаторы, думпкары) изношены практически полностью. А для таких вагонов, как платформы, 8-осные нефтебензиновые цистерны, фитинговые платформы, вагоны-термосы, прочие, по состоянию на 01.07.2014 года износ превышает 90 %. Удельный вес полностью изношенных грузовых вагонов составляет 34 % от их общего количества.

В структуре вагонного парка наибольший удельный вес как по количеству, так и по стоимости имеют полувагоны, на втором месте находятся 4-осные нефтебензиновые цистерны, на третьем – крытые вагоны (по количеству) и хоппер-цементовозы (по стоимости). Кроме того, около 8,5 % парка приходится на платформы, 3,4 % – на крытые вагоны для перевозки зерна, 2,7 % – на цистерны для цемента, 2,6 % – на фитинговые платформы. Удельный вес остальных типов грузовых вагонов относительно невелик и находится в диапазоне от 1,4 % (вагоны для лесоматериалов) до 0,1 % (транспортеры, вагоны-термосы).

Если оценивать парк вагонов по остаточной стоимости, то наибольший удельный вес приходится на два типа вагонов: полувагоны – 59 %, 4-осные нефтебензиновые цистерны – 22 %.

Проведенный анализ показал, что амортизация, рассчитанная в среднем на один вагон, существенно отличается по типам подвижного состава. Так, например, по одному думпкару в среднем за месяц начисляется 7 277 рублей амортизации, а по одной 4-осной нефтебензиновой цистерне – 4 294 057 рублей. В случае, если в расчетах использовать данные только для вагонов, имеющих остаточную стоимость (несамортизированные вагоны), амортизация в расчете на один вагон по отдельным позициям существенно увеличивается: по думпкарам – в 8,7 раза, хоппер-дозаторам – в 5,3 раза, крытым вагонам для перевозки удобрений – в 4,1 раза, по фитинговым платформам и цистернам для цемента – в 3,4 раза, по прочим вагонам – в 2,9 раза, по крытым вагонам и платформам – в 2,5 раза и т.д. Таким образом, при включении

в базовые ставки арендной платы амортизации важно корректно определить базу для расчета, поскольку это существенно влияет на результат.

Исследование вагонного парка Белорусской железной дороги показало, что около 6 900 вагонов используются ею на условиях финансового лизинга. В лизинг приобретены следующие вагоны: 4-осные нефтебензиновые цистерны (более 3 700), полувагоны (более 1 900), крытые (около 700), хоппер-цементовозы (около 470), прочие (более 20). По договорам с лизинговыми компаниями в течение 5–7 лет Белорусская железная дорога выплачивает 99 % стоимости этих вагонов с включением этих сумм в амортизационные отчисления. После окончания срока лизинга оставшаяся часть стоимости вагонов (1 %) списывается на расходы дороги в течение оставшегося срока службы.

По условиям лизинговых договоров железная дорога не имеет права сдавать такие вагон в аренду без согласования с лизинговой компанией. При этом следует оценить целесообразность сдачи таких вагонов в аренду на момент действия договора лизинга, поскольку в этот период расходы по лизинговым вагонам в части амортизации существенно выше аналогичных вагонов инвентарного парка: по вагонам инвентарного парка амортизация включается в расходы равномерно в течение срока полезного использования вагона, составляющего в среднем 25–30 лет (для полувагонов – 22 года); по вагонам, приобретенным в лизинг, амортизация практически в полной сумме (99 %) накапливается в течение первых 5–7 лет службы, т. е. в 4,5–5 раз быстрее, а следовательно, годовая сумма амортизации в 4,5–5 раз больше, по сравнению с «обычным» вагоном инвентарного парка.

Анализ парка лизинговых вагонов показал, что в него входят относительно новые вагоны с достаточно высокой переоцененной стоимостью. Для корректного расчета амортизационных отчислений, включаемых в расчет базовых ставок арендной платы, из состава вагонного парка Белорусской железной дороги были исключены вагоны, принятые в него на условиях лизинга. Сопоставление данных показало, что при исключении из расчетов лизинговых вагонов существенно уменьшается амортизация за месяц в расчете на один вагон: крытый – в 15–18 раз; полувагон – в 2–2,2 раза; 4-осная нефтебензиновая цистерна – в 8–12 раз; хоппер-цементовоз – в 2,7–3 раза; прочий – в 1,4–2,3 раза. Исключение из расчетов лизинговых вагонов уменьшило переоцененную стоимость инвентарного парка на 37 %, остаточная стоимость снизилась на 43 %. Около 71 % от остаточной стоимости вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги приходится на полувагоны, при том, что они составляют менее 1/3 (31 %) от общего числа вагонов.

Для покрытия по арендованным вагонам расходов Белорусской железной дороги, связанных с проведением планово-предупредительных ремонтов, указанные расходы были определены в расчете на одни сутки. При этом в

состав данных расходов кроме затрат на проведение ремонтов были включены расходы по замене колесных пар (с обточкой), выполняемой при текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов. В соответствии с Порядком заключения и исполнения договоров на выполнение текущего отцепочного ремонта частных и арендованных вагонов, в том числе вагонов, арендованных у Белорусской железной дороги (утвержден приказом от 04.10.2013 № 327Н), замена колесных пар у арендованных вагонов производится за счет арендатора. Однако выполненный ранее анализ продолжительности нахождения одного вагона в аренде показал, что она в среднем составляет около 57 суток. Вероятность замены колесной пары в этот промежуток времени крайне мала. Следовательно, за время нахождения вагона в аренде арендатор должен возместить железной дороге часть расходов по замене колесной пары, приходящихся на период аренды.

Расходы по замене колесных пар в расчете на одни сутки были определены следующим образом:

1) определена вероятность замены колесной пары. Для этого рассчитано отношение количества вагонов инвентарного парка, на которых была произведена замена колесной пары в 2013 году (8 946 вагонов) к общему числу вагонов инвентарного парка (32 305 вагонов)

$$8\,946 / 32\,305 = 0,28;$$

2) определены расходы по замене одной колесной пары:

$$\frac{2\,600\,000 \cdot 0,28}{365 \cdot 13\,920} = 0,14 \text{ евро},$$

где 2 600 000 – расходы Белорусской железной дороги на замену колесной пары (с обточкой), руб.; 0,28 – вероятность замены колесной пары на вагоне; 365 – принятое для расчетов число дней в году; 13 920 – курс евро по отношению к белорусскому рублю по состоянию на 01.07.2014 г.

Порядок расчета расходов Белорусской железной дороги на проведение планово-предупредительных ремонтов грузовых вагонов с учетом расходов по замене колесных пар приведен в таблице 3. Указанные расходы должны быть включены в базовую ставку арендной платы.

Для выработки подходов к расчету ставок арендной платы были изучены нормативные правовые акты, затрагивающие вопросы сдачи имущества в аренду. Основным документом здесь выступает Указ Президента Республики Беларусь от 29 марта 2012 года № 150 «О некоторых вопросах аренды и безвозмездного пользования имуществом» (далее – Указ № 150).

Указом № 150 утверждено Положение «О порядке определения размера арендной платы при сдаче в аренду оборудования, транспортных средств, находящихся в государственной собственности».

Т а б л и ц а 3 – Расчет расходов на планово-предупредительные ремонты грузовых вагонов (на один сутки)

Тип вагона	Курс евро на 01.07.14	Планово-предупредительный ремонт первого объема				Планово-предупредительный ремонт второго объема				Итого расходов на планово-предупредительные ремонты, евро (гр.5+гр.8+0,14 ⁵)
		стоимость, млн. руб	периодичность, лет	расходы в расчете на один сутки, евро гр.3/гр.4*	стоимость, млн. руб	периодичность, лет	расходы в расчете на один сутки, евро гр.6/гр.7*	стоимость, млн. руб	периодичность, лет	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9	
1. Крытый		37,60	3	2,47	121,85	12	2,0	4,61	4,61	
2. Платформа		47,76	3	3,13	118,54	15	1,56	4,83	4,83	
3. Полувагон		46,81	3	3,07	145,75	11	2,61	5,82	5,82	
4. Цистерна 4-осная нефтебензиновая		52,70	3	3,46	51,90	13	0,79	4,39	4,39	
5. Цистерна 8-осная нефтебензиновая		86,0	2,5	6,77	103,80	11	1,86	8,77	8,77	
6. Цистерна для цемента		28,10	2	2,77	43,8	10	0,86	3,77	3,77	
7. Цистерна для вязких нефтепродуктов (с паровой рубашкой)	13 920	52,70	3	3,46	51,90	13	0,79	4,39	4,39	
8. Крытый для перевозки зерна		48,30	3	3,17	84,60	15	1,11	4,42	4,42	
9. Хоппер-цементовоз		43,85	2,5	3,45	100,93	12	1,66	5,25	5,25	
10. Крытый для перевозки удобрений		52,21	2,5	4,11	98,78	10	1,94	6,19	6,19	
11. Платформа фитинговая		47,80	3	3,14	118,50	17	1,37	4,65	4,65	
12. Вагон для лесоматериалов		47,80	3	3,14	118,50	17	1,37	4,65	4,65	
13. Хоппер-дозатор		43,85	2,5	3,45	100,93	12	1,66	5,25	5,25	
14. Думпкар		24,59	2	2,42	56,2	7	1,58	4,14	4,14	
15. Вагон-термос		40,40	2,5	3,18	101,0	16	1,24	4,56	4,56	
16. Прочий, транспортеры		44,90	3	2,95	86,0	16	1,06	4,15	4,15	

* – расходы на замену колесной пары (с обточкой)

Положением определено, что за счет арендной платы, полученной от сдачи в аренду транспортных средств, возмещаются начисленная амортизация, а также все виды налогов, сборов и других обязательных платежей в бюджет, уплачиваемые арендодателем согласно законодательству (арендная плата не может быть ниже указанной величины). Расходы арендодателя на обслуживание, энергообеспечение и другие расходы, связанные с работой арендуемого оборудования, не включаются в арендную плату и оплачиваются арендатором отдельно по договоренности сторон на основании фактических затрат. Арендатор кроме арендной платы оплачивает арендодателю стоимость услуг по технической эксплуатации транспортных средств, которая устанавливается арендодателем согласно законодательству и указывается в договоре аренды.

В Указе № 150 определены три метода определения размера арендной платы:

– на базе остаточной стоимости с применением коэффициента эффективности

$$A_{\text{пл}} = \frac{C_{\text{ост}} K_{\text{ис}} K_{\text{эф}}}{12} + H_{\text{сб}}, \quad (1)$$

где $A_{\text{пл}}$ – размер арендной платы за месяц, руб.; $C_{\text{ост}}$ – остаточная стоимость оборудования, транспортных средств, руб.; $K_{\text{ис}}$ – коэффициент изменения стоимости основных средств; $K_{\text{эф}}$ – коэффициент эффективности; $H_{\text{сб}}$ – сумма оборотных налогов и налога на добавленную стоимость, руб.;

– на базе начисленной амортизации и нормы рентабельности не более 15 % (если арендная плата на базе остаточной стоимости не обеспечивает необходимой суммы амортизации, налогов, сборов и других обязательных платежей)

$$A_{\text{пл}} = A_{\text{м}} \cdot \left(1 + \frac{P}{12} \right) + H_{\text{сб}}, \quad (2)$$

где $A_{\text{м}}$ – сумма начисленной амортизации в месяц, руб.; P – процент рентабельности;

– исходя из 10 % восстановительной стоимости с применением коэффициента эффективности (для транспортных средств, износ которых составляет 90 % и более, включая полностью самортизированные)

$$A_{\text{пл}} = \frac{C_{\text{восст}} \cdot 0,1 K_{\text{эф}}}{12} + H_{\text{сб}}, \quad (3)$$

где $C_{\text{восст}}$ – восстановительная стоимость оборудования, транспортных средств, руб.

Из приведенных формул видно, что при определении размера арендной платы в обязательном случае участвует остаточная или восстановительная стоимость вагона, либо месячная сумма амортизации. Для выработки мето-

дических подходов к расчету базовых ставок арендной платы был проведен детальный анализ состояния вагонного парка Белорусской железной дороги в разрезе типов вагонов (без учета лизинговых). На основании результатов данного анализа были установлены оптимальные методы расчета и ставки арендной платы для каждого типа вагонов.

Расчеты ставок арендной платы, произведенные по алгоритмам, заложенным в Указе № 150, позволили определить базовые ставки по следующим типам вагонов: платформы, 8-осные нефтебензиновые цистерны, крытые вагоны для цемента (хоппер), вагоны-термосы, 4-осные транспортеры. Рассчитанные таким образом ставки для всех остальных типов вагонов являются либо слишком высокими, а следовательно, неконкурентоспособными, либо заниженными и могут привести к потере доходов Белорусской железной дороги от сдачи вагонов в аренду. Таким образом, для остальных типов грузовых вагонов Белорусской железной дороги необходимо выработать новые подходы к определению конкурентоспособных базовых ставок арендной платы. При этом обязательным условием является соблюдение требований Указа № 150, в соответствии с которыми в основе определения ставок арендной платы должна лежать амортизация вагона.

При расчете амортизации любыми методами и способами (за исключением производительного), определенными Инструкцией о порядке начисления амортизации [3], имеется четкая обратная зависимость суммы годовой амортизации и срока полезного использования объекта основных средств. То есть важнейшим фактором при расчете амортизации является срок, для которого производится расчет.

Классическая методика определения амортизации опирается на срок полезного использования либо нормативный срок службы. В то же время исследования специалистов Белорусского государственного университета транспорта показали, что технический износ грузового вагона наступает гораздо раньше срока его полезного использования [4]. В таблице 4 для отдельных типов грузовых вагонов приведены примеры того, насколько отличаются их срок службы и год технического износа.

Т а б л и ц а 4 – Срок службы и год технического износа отдельных типов грузовых вагонов

Тип грузового вагона	Срок полезного использования, лет	Год технического износа
Крытый	32	20
Полувагон	22	11
Цистерна 4-осная нефтебензиновая	32	16
Платформа фитинговая	32	17
Вагон-зерновоз	30	16
Вагон-цементовоз	26	13
Вагон-минераловоз	26	15
Хоппер-дозатор	25	14

Окончание таблицы 4

Тип грузового вагона	Срок полезного использования, лет	Год технического износа
Думпкар	30	12
Транспортер 8-осный	35	20
Транспортер 12-осный	35	19
Транспортер 16-осный	35	19

Из таблицы 4 видно, что технический износ грузовых вагонов наступает примерно в середине (с отклонением в один, два года) срока полезного использования. Сдавая в аренду грузовые вагоны, Белорусская железная дорога, безусловно, не должна в конечном итоге получать убытки от этого вида деятельности. Следовательно, при сдаче вагонов в аренду собственнику необходимо получить выгоду до того, как по этим вагонам наступит технический износ. Таким образом, при расчете амортизации в качестве горизонта планирования (то есть срока, для которого производятся расчеты) следует установить срок наступления технического износа вагонов, равный 1/2 срока полезного использования.

Кроме того, следует учитывать, что проведенный анализ показал высокую степень изношенности вагонного парка Белорусской железной дороги. Дефицит финансовых ресурсов не позволяет железной дороге приобретать новый подвижной состав исключительно за счет собственных источников. В случае, если какой-либо тип вагонов будет востребован арендаторами, одним из возможных вариантов их приобретения может стать лизинг. Но при этом необходимо помнить, что по условиям лизинга железная дорога возмещает лизинговой компании стоимость вагона за первые 5–7 лет его эксплуатации. Следовательно, при разработке базовых ставок арендной платы необходимо просчитать вариант сдачи в аренду вагона, приобретенного в лизинг, т.е. горизонт планирования в данном случае будет составлять 5–7 лет.

Таким образом, в качестве альтернативы сроку полезного использования при расчете базовых ставок арендной платы за грузовые вагоны возможно использовать срок, равный половине срока полезного использования, а также срок нахождения вагонов в лизинге (составляет 5–7 лет). При этом в качестве амортизируемой стоимости возможно использовать как стоимость нового вагона, так и фактическую среднюю стоимость одного вагона соответствующего типа.

Рассчитанные ставки арендной платы должны сравниваться с действующими на Белорусской железной дороге и у других железнодорожных администраций, а также со ставками платы за пользование вагонами инвентарного парка и грузовыми вагонами Единого парка. На основании проведенного сравнения в качестве базовой принимается ставка, обеспечивающая конкурентоспособность Белорусской железной дороги на рынке аренды грузовых вагонов.

При этом базовые ставки арендной платы не должны быть ниже амортизационных отчислений, а также налогов, сборов, других обязательных платежей в бюджет, уплачиваемых Белорусской железной дорогой в соответствии с законодательством (за исключением налога на добавленную стоимость).

Базовые ставки подлежат пересмотру в случаях:

- изменения национального законодательства и международных договоров, затрагивающих вопросы определения ставок арендной платы;
- изменения экономической конъюнктуры на рынке аренды грузовых вагонов;
- существенных изменений в структуре вагонного парка Белорусской железной дороги либо в условиях сдачи грузовых вагонов в аренду;
- возникновения значительного дефицита или профицита вагонов;
- наличия объективных данных о снижении конкурентоспособности Белорусской железной дороги на рынке аренды грузовых вагонов;
- иных случаях, когда есть основания полагать, что пересмотр ставок повысит эффективность деятельности по сдаче грузовых вагонов в аренду.

Необходимо учитывать, что базовые ставки определяют минимальный уровень арендной платы, взыскиваемой с арендатора. В отдельных случаях для повышения эффективности деятельности по сдаче грузовых вагонов Белорусской железной дороги в аренду и роста доходов взимаемая плата может быть увеличена. Для этого базовые ставки арендной платы умножаются на коэффициент эффективности.

Коэффициенты эффективности выражаются числом больше единицы с точностью до двух знаков после запятой и определяются отдельно для каждого типа подвижного состава. Допускается применять для нескольких типов подвижного состава одинаковый коэффициент эффективности.

При установлении коэффициента эффективности учитывается размер применяемых базовых ставок арендной платы, а также уровень доходов по перевозкам в расчете на один грузовой вагон инвентарного парка Белорусской железной дороги (по типам вагонов). Если доходы по перевозкам в расчете на одни сутки по какому-либо типу вагонов превышают базовую ставку арендной платы по этому типу вагона, то к базовой ставке применяется коэффициент эффективности, который определяется следующим образом:

$$K_{\text{эф}} = \frac{D_i^{\text{п}}}{BC_i},$$

где $D_i^{\text{п}}$ – доходы по перевозкам для i -го типа грузового вагона (в расчете на одни сутки); BC_i – базовая ставка арендной платы для i -го типа грузового вагона.

При определении коэффициента эффективности вместо показателя доходов по перевозкам для i -го типа грузового вагона может использоваться сложившийся на рынке уровень ставок арендной платы для этого типа вагонов.

Применение коэффициента эффективности к базовым ставкам грузовых вагонов должно обеспечить повышение конкурентоспособности Белорусской железной дороги на рынке аренды грузовых вагонов и способствовать оптимизации использования вагонов инвентарного парка дороги.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 О некоторых вопросах аренды и безвозмездного пользования имущества : Указ Президента Респ. Беларусь от 29 марта 2012 № 150 // Эталон Беларусь [Электронный ресурс] : эталонный банк дан. правовой инф. Респ. Беларусь. – Электрон. дан. (4,2 Гб). – Минск, 2015. – 1 электрон. опт. диск (DVD-ROM).

2 Об утверждении Положения о порядке расчета размеров арендной платы при сдаче в аренду находящихся в республиканской собственности железнодорожных транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и багажа : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 28 декабря 2009 № 1716 // Эталон Беларусь [Электронный ресурс] : эталонный банк дан. правовой инф. Респ. Беларусь. – Электрон. дан. (4,2 Гб). – Минск, 2015. – 1 электрон. опт. диск (DVD-ROM).

3 Об утверждении Инструкции о порядке начисления амортизации основных средств и нематериальных активов : постановление М-ва экономики Респ. Беларусь, М-ва финансов Респ. Беларусь и М-ва архитектуры и строительства Респ. Беларусь от 27 февраля 2009 г. № 37/18/6 // Эталон Беларусь [Электронный ресурс] : эталонный банк дан. правовой инф. Респ. Беларусь. – Электрон. дан. (4,2 Гб). – Минск, 2015. – 1 электрон. опт. диск (DVD-ROM).

4 **Чепик, Ю. Г.** Оценка старения транспортных средств / Ю. Г. Чепик // Вестник ГГТУ им. П. О. Сухого. – 2002. – № 1. – С. 67–75.

*D. KUSHNEROV, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

METHODOLOGICAL APPROACHES TO CALCULATING RENTS FOR FREIGHT CAR

The reasons for conversion of base rental rates for freight wagons are given. Methodological approaches to calculating of rents, ensuring the competitiveness of the Belarusian Railways are described.

Получено 11.11.2015