



МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

Регистрационный № 41080

от "12" февраля 2016

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

П Р И К А З

24.12.2015

№ 1302/15

Москва

Об утверждении методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 247-ФЗ «О внесении изменений в статью 8 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 20.07.2015, № 29 (часть 1), ст. 4373),

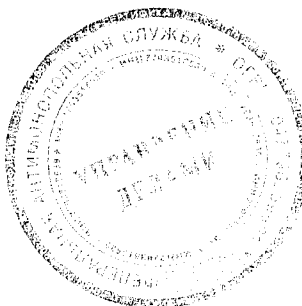
п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемую методику расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

2. Контроль исполнения настоящего Приказа оставляю за собой.

Руководитель

И.Ю. Артемьев



Верно

Заместитель начальника
управления делами

И. В. Велюкина

24 12 2015



Методика расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении

I. Общие положения

1. Настоящая методика расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее - Методика), разработана в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 247-ФЗ «О внесении изменений в статью 8 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» («Собрание законодательства Российской Федерации», 20.07.2015 № 29 (часть 1), ст. 4373) в целях методологического обеспечения расчетов ставок платы за следующие виды услуг (далее - услуги, связанные с арендой подвижного состава), оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении:

- предоставление в пользование подвижного состава;
- управление и эксплуатация подвижного состава;
- техническое обслуживание подвижного состава;
- текущий ремонт подвижного состава;
- сервисное обслуживание подвижного состава;
- капитальный ремонт подвижного состава.

2. Настоящая Методика определяет основные положения по расчету на очередной период (финансовый год), начиная с 2017 года, ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, в разрезе железных дорог

(территорий) дифференцированно по следующим видам тяги:

- электровозная тяга;
- тепловозная тяга;
- электропоезда;
- дизельная тяга;
- рельсовые автобусы.

Изменение ставок платы на услуги предоставления в пользование подвижного состава, управление и эксплуатацию подвижного состава, техническое обслуживание подвижного состава, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава у организаций в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2016 год производится в соответствии с пунктом 5 настоящей Методики.

2.1. Плата за пользование подвижным составом в части электровозной и тепловозной тяги определяется отдельно для электровозов и тепловозов, а также для пассажирских вагонов локомотивной тяги (цельнометаллических вагонов).

2.2. Плата за техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава в части электровозной и тепловозной тяги определяется по следующим составляющим:

- плата за техническое обслуживание и текущий ремонт (далее - сервисное обслуживание) электровозов;
- плата за сервисное обслуживание тепловозов;
- плата за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги;
- плата за текущий ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги.

2.3. Плата за капитальный ремонт подвижного состава в части электровозной и тепловозной тяги определяется отдельно для электровозов и тепловозов, а также для пассажирских вагонов локомотивной тяги.

2.4. При формировании ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, в части электропоездов отдельно производится расчет ставок платы за указанные услуги в отношении электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»).

2.5. Отраслевые нормативы периодичности проведения технического обслуживания и ремонта определяются в соответствии с приложением № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденны приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (зарегистрирован Минюстом России 28.01.2011,

регистрационный № 19627), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 12.08.2011 № 210 (зарегистрирован Минюстом России 08.09.2011, регистрационный № 21758), от 04.06.2012 № 162 (зарегистрирован Минюстом России 21.06.2012, регистрационный № 24735), от 13.06.2012 № 164 (зарегистрирован Минюстом России 18.6.2012, регистрационный № 24613) от 30.03.2015 № 57 (зарегистрирован Минюстом России 23.04.2015, регистрационный № 37020), от 09.11.2015 № 330 (зарегистрирован Минюстом России 04.12.2015, регистрационный № 39978), от 25.12.2015 № 382 (зарегистрирован Минюстом России 31.12.2015, регистрационный № 40409).

3. В рамках настоящей Методики расчет стоимости услуг, связанных с арендой подвижного состава, осуществляется с использованием метода поэлементного проектирования затрат, метода нормативных затрат, в части расчета стоимости текущего и капитального ремонта подвижного состава - модели ремонтного цикла с учетом отраслевых норм.

3.1. Метод поэлементного проектирования затрат предусматривает проведение оценки динамики изменения затрат на период регулирования по каждому элементу затрат на основе фактических данных о расходах за последний отчетный финансовый год с учетом индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке, прогнозируемого изменения объемов работ (услуг) и степени влияния изменения объемов работ (услуг) на динамику изменения расходов, параметров оптимизации расходов в рамках реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала, мер по ресурсосбережению и энергоэффективности, изменения отдельных норм законодательства Российской Федерации, влияющих на размер расходов по соответствующему элементу затрат.

3.2. Метод нормативных затрат предполагает использование при расчете ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, отраслевых норм времени и нормативов численности, нормативов трудоемкости и нормативов затрат по отдельным производственным процессам и технологическим операциям, выполняемым в рамках оказания данных услуг, нормативной калькуляции себестоимости этих услуг с приведением соответствующих стоимостных параметров к условиям периода регулирования.

3.3. Использование при расчете ставок платы за текущий и капитальный ремонт подвижного состава модели ремонтного цикла предполагает

определение удельной стоимости ремонтных событий на единицу транспортной работы исходя из особенностей ремонтных циклов каждой серии подвижного состава соответствующего вида тяги, характеризуемого многообразием ремонтных воздействий и сроков их наступления.

Модель ремонтного цикла отражает:

- зависимость наступления событий текущего ремонта и капитального ремонта от межремонтного пробега подвижного состава (с учетом интенсивности использования подвижного состава) и от межремонтных временных периодов;

- последовательность событий капитального ремонта;

- индивидуальность ремонтного цикла для каждой серии подвижного состава соответствующего вида тяги;

- принцип поглощения старшим видом события технического обслуживания или ремонта всех видов младших событий технического обслуживания и ремонтов.

4. Расчет ставок платы за предоставление в пользование подвижного состава, управление и эксплуатацию подвижного состава, техническое обслуживание подвижного состава, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава осуществляется в разрезе железных дорог по каждому виду тяги за исключением электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»).

Ставки платы за текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава рассчитываются с дифференциацией по сериям подвижного состава в части электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также по сериям тепловозов и электровозов при определении стоимости сервисного обслуживания и капитального ремонта тягового подвижного состава.

Расчет ставок платы за предоставление в пользование электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»), управление и эксплуатацию, сервисное обслуживание и ремонт данного подвижного состава осуществляется в разрезе

дирекций скоростного сообщения.

5. Рост ставок платы на услуги предоставления в пользование подвижного состава, управление и эксплуатацию подвижного состава, техническое обслуживание подвижного состава, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава у организаций в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2016 год по сравнению с предыдущим периодом (финансовым годом) не должен превышать уровень следующих показателей Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2016 год:

- на услуги по предоставлению в пользование подвижного состава не должен превышать темп роста цен производителей промышленной продукции, без продукции топливно-энергетического комплекса;

- на услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава, не должен превышать темп роста цен производителей промышленной продукции;

- на услуги технического обслуживания и текущего и капитального ремонтов железнодорожного подвижного состава не должен превышать темп роста цен производителей промышленной продукции.

Расчет совокупных расходов на услуги предоставления в пользование подвижного состава, управление и эксплуатацию подвижного состава, техническое обслуживание подвижного состава, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава производится с учетом приказа ФСТ России от 28.09.2010 № 235-т/1 «Об утверждении Методики 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» (зарегистрирован Минюстом России 19.10.2010, регистрационный № 18754).

6. В стоимостной основе ставок платы за услуги, связанные с арендой

подвижного состава, учитываются расходы по выполнению основных производственных, вспомогательных и управленческих процессов, образующих в совокупности соответствующий вид услуги.

При расчете ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, учитываются расходы, формируемые только на уровне тех структурных подразделений ОАО «РЖД», которые непосредственно задействованы при выполнении указанных процессов.

7. С учетом особенностей организации и технологии выполнения работ (услуг), связанных с арендой подвижного состава, расходы ОАО «РЖД» по оказанию данных услуг формируются:

- на уровне линейных предприятий (эксплуатационные и ремонтные депо моторвагонного подвижного состава, локомотивные депо, производственные участки, в том числе пункты технического обслуживания);

- на региональном уровне (Региональная дирекция моторвагонного подвижного состава, Региональная дирекция тяги, Региональная дирекция по ремонту тягового подвижного состава, Региональная дирекция инфраструктуры, Региональная дирекция скоростного сообщения, Региональный центр корпоративного управления);

- на функциональном уровне (Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава, Центральная дирекция тяги, Центральная дирекция по ремонту тягового подвижного состава, Центральная дирекция инфраструктуры, Центральная дирекция по тепловодоснабжению, Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта, Дирекция по строительству сетей связи, Дирекция скоростного сообщения).

8. Затраты на каждом из указанных уровней их формирования учитываются по единой номенклатуре статей расходов ОАО «РЖД», предусмотренной Порядком ведения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок,

утвержденным приказом Минтранса России от 12.08.2014 № 225 (зарегистрирован Минюстом России 15.12.2014, регистрационный № 35169).

Стоимостная основа ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, формируется в следующем порядке.

8.1. В стоимостной основе ставок платы за предоставление в пользование подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за предоставление в пользование электропоездов: 3224 «Амортизация электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав);

в части платы за предоставление в пользование электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») : 3026 «Амортизация основных средств, сданных в аренду – скоростные поезда, работающие в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 3032 «Обслуживание и уборка скоростных поездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав). В случае если электропоезда серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») ранее не передавались в аренду пригородным пассажирским компаниям и соответствующие расходы по данному типу подвижного состава не отражались на статьях 3026 и 3032 по данным за последний отчетный период (финансовый год), в стоимостной основе платы за предоставление в пользование электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») учитываются расходы по статьям 3016 «Амортизация скоростных поездов, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 3020 «Обслуживание скоростных поездов, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»,

3022 «Уборка скоростных поездов, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за предоставление в пользование электровозов: 3124 «Амортизация электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении» (статья затрат в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, распределяемая между железными дорогами с учетом фактической географии курсирования электровозов), 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, с учетом фактической географии курсирования электровозов);

в части платы за предоставление в пользование тепловозов: 3324 «Амортизация тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении» (статья затрат в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, распределяемая между железными дорогами с учетом фактической географии курсирования тепловозов), 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, с учетом фактической географии курсирования тепловозов);

в части платы за предоставление в пользование пассажирских вагонов локомотивной тяги: 5028 «Амортизация пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (статья затрат в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находятся вагоны локомотивной тяги, распределяемая между железными дорогами с учетом

фактической географии курсирования вагонов локомотивной тяги в составе пригородных поездов), 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав);

в части платы за предоставление в пользование подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 3424 «Амортизация дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав);

в части платы за предоставление в пользование рельсовых автобусов: 3624 «Амортизация рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав).

8.2. В стоимостной основе ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за управление и эксплуатацию электропоездов: 3226 «Обслуживание электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 3228 «Работа электропоездов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3233 «Подача-уборка поездов перевозчика за рамками технологического процесса перевозки в пригородном сообщении» (распределяемая по видам тяги статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находятся маневровые локомотивы,

задействованные при осуществлении данной операции, пропорционально поездо-часам работы электропоездов);

в части платы за управление и эксплуатацию электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»): 3023 «Работа скоростных поездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3031 «Экипировка скоростных поездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 5140 «Обслуживание домов отдыха локомотивных бригад скоростных поездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении». В случае если электропоезда серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») ранее не передавались в аренду пригородным пассажирским компаниям и соответствующие расходы по данному типу подвижного состава не отражались на статьях 3023, 3031 и 5140 по данным за последний отчетный период (финансовый год), в стоимостной основе платы за предоставление в пользование электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») учитываются расходы по статьям 3011 «Работа скоростных поездов в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (кроме электроэнергии на тягу)», 3014 «Экипировка скоростных поездов, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 5139 «Обслуживание домов отдыха локомотивных бригад скоростных поездов, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за управление и эксплуатацию подвижного состава электровозной тяги: 3128 «Работа электровозов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 5018 «Обслуживание пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (распределяемая между электровозной и тепловозной видами тяги статья, расходы по которой относятся на данную услугу пропорционально вагоно-километрам работы пригородных поездов при электровозной тяге в общем объеме

вагонокилометровой работы пригородных поездов локомотивной тяги по данным за последний отчетный период); 5021 «Экипировка пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (распределяемая между электровозной и тепловозной видами тяги статья, расходы по которой относятся на данную услугу пропорционально вагоно-километрам работы пригородных поездов при электровозной тяге в общем объеме вагоно-километровой работы пригородных поездов локомотивной тяги по данным за последний отчетный период); 3233 «Подача-уборка поездов перевозчика за рамками технологического процесса перевозки в пригородном сообщении» (распределяемая по видам тяги статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находятся маневровые локомотивы, задействованные при осуществлении данной операции, пропорционально поездо-часам работы в пригородном сообщении подвижного состава электровозной тяги);

в части платы за управление и эксплуатацию подвижного состава тепловозной тяги: 3328 «Работа тепловозов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3338 «Работа тепловозов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)», 5018 «Обслуживание пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (распределяемая между электровозной и тепловозной видами тяги статья, расходы по которой относятся на данную услугу пропорционально вагоно-километрам работы пригородных поездов при тепловозной тяге в общем объеме вагонокилометровой работы пригородных поездов локомотивной тяги по данным за последний отчетный период); 5021 «Экипировка пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (распределяемая между электровозной и тепловозной видами тяги статья, расходы по которой относятся на данную услугу пропорционально вагоно-

километрам работы пригородных поездов при тепловозной тяге в общем объеме вагоно-километровой работы пригородных поездов локомотивной тяги по данным за последний отчетный период); 3233 «Подача-уборка поездов перевозчика за рамками технологического процесса перевозки в пригородном сообщении» (распределяемая по видам тяги статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находятся маневровые локомотивы, задействованные при осуществлении данной операции, пропорционально поездо-часам работы в пригородном сообщении подвижного состава тепловозной тяги);

в части платы за управление и эксплуатацию подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 3428 «Работа дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3430 «Работа дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)», 3426 «Обслуживание дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 3233 «Подача-уборка поездов перевозчика за рамками технологического процесса перевозки в пригородном сообщении» (распределяемая по видам тяги статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находятся маневровые локомотивы, задействованные при осуществлении данной операции, пропорционально поездо-часам работы в пригородном сообщении подвижного состава дизельной тяги);

в части платы за управление и эксплуатацию рельсовых автобусов: 3628 «Работа рельсовых автобусов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3630 «Работа рельсовых автобусов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)», 3626 «Обслуживание

рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 3233 «Подача-уборка поездов перевозчика за рамками технологического процесса перевозки в пригородном сообщении» (распределяемая по видам тяги статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находятся маневровые локомотивы, задействованные при осуществлении данной операции, пропорционально поездо-часам работы в пригородном сообщении рельсовых автобусов).

8.3. В стоимостной основе ставок платы за техническое обслуживание подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за техническое обслуживание электропоездов: 6284 «Техническое обслуживание электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»): 6086 «Техническое обслуживание скоростных поездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении». В случае если электропоезда серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») ранее не передавались в аренду пригородным пассажирским компаниям и соответствующие расходы по данному типу подвижного состава не отражались на статье 6086 по данным за последний отчетный период (финансовый год), в стоимостной основе платы за предоставление в пользование электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка») учитываются расходы по статье 6081 «Техническое обслуживание скоростных поездов, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги: 6623 «Техническое обслуживание по программе ТО-1 в пунктах формирования и оборота и текущий отцепочный ремонт пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении», 6624 «Техническое обслуживание по программе ТО-2 пассажирских вагонов,

сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении», 6625 «Техническое обслуживание по программе ТО-3 пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 6484 «Техническое обслуживание дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание рельсовых автобусов: 6784 «Техническое обслуживание рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении».

8.4. Стоимостная основа ставок платы за текущий ремонт электропоездов, дизель-поездов и автомотрис, рельсовых автобусов и вагонов локомотивной тяги формируется на основе нормативных калькуляций затрат на текущий ремонт единицы подвижного состава по соответствующей программе ремонта и среднегодового количества ремонтных событий, определенного по каждой программе текущего ремонта в соответствии с показателями межремонтного пробега подвижного состава и межремонтного временного периода.

В рамках нормативных калькуляций в разрезе элементов затрат учитываются расходы ОАО «РЖД» по выполнению собственными силами обязательных технологических операций, предусмотренных соответствующей программой текущего ремонта. В составе расходов по элементу «прочие материальные затраты» учитываются также расходы по оплате услуг сторонних организаций в части выполнения обязательных технологических операций, предусмотренных соответствующей программой текущего ремонта, силами сторонних контрагентов.

8.5. Стоимостная основа ставок платы за капитальный ремонт электропоездов, дизель-поездов и автомотрис, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов и вагонов локомотивной тяги и сервисное обслуживание электровозов и тепловозов формируется на основе размеров

стоимости проведения ремонта единицы подвижного состава по программам КР-1, КР-2 и СР сторонними организациями (в случае выполнения соответствующих работ подрядным способом), удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению ремонтных работ (отдельных технологических операций) собственными силами, расходов на передислокацию подвижного состава в/из ремонта и обязательные программы технического обслуживания и среднегодового количества ремонтных событий, определенного по программам КР-1, КР-2 и СР, в соответствии с показателями межремонтного пробега подвижного состава и межремонтного временного периода.

9. Расходы, предусмотренные пунктом 8 настоящей Методики, формируются нарастающим итогом путем включения в их состав затрат, учитываемых на уровне линейных предприятий, уровне региональных дирекций и уровне центральных дирекций, связанных с выполнением соответствующими структурными подразделениями ОАО «РЖД» основных производственных, вспомогательных и управленческих процессов, предусмотренных технологией оказания услуг, связанных с арендой подвижного состава.

9.1. На уровне линейных предприятий учитываются расходы, связанные с выполнением основных производственных процессов, включая амортизацию подвижного состава, налог на имущество, страхование подвижного состава, расходы на техническое обслуживание, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава, предоставление услуг локомотивных бригад (услуги управления и эксплуатации электропоездов, дизель-поездов, автомотрис, рельсовых автобусов), локомотивов (электровозов и тепловозов) с бригадами для тяги пассажирских вагонов локомотивной тяги, расходы, связанные с выполнением вспомогательных и управленческих процессов, включая расходы на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения работ (услуг) по техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам, маневровые работы, а также расходы на содержание и амортизацию зданий,

сооружений, инвентаря основных средств производственного назначения, охрану труда и организацию работы линейных предприятий.

Расходы на уровне линейных предприятий формируются со следующей детализацией:

- прямые производственные расходы (специфические расходы, непосредственно связанные с выполнением основных производственных операций) с расшифровкой по элементам затрат;
- общепроизводственные расходы;
- общехозяйственные расходы (в том числе административно-управленческие).

9.2. На региональном уровне учитываются расходы по управлению на полигоне соответствующей железной дороги процессом оказания услуг, связанных с арендой подвижного состава, включая организацию работы с пригородными пассажирскими компаниями, контроль исполнения условий договора аренды подвижного состава, осуществление взаиморасчетов за оказанные услуги, обеспечение взаимодействия со сторонними организациями в части выполнения переданных на аутсорсинг работ (услуг), организацию работы по снабжению линейных предприятий топливно-энергетическими и материально-техническими ресурсами, автотранспортное обеспечение, обучение локомотивных бригад и работников, занятых ремонтом подвижного состава, метрологическое обеспечение, содержание химико-технических лабораторий.

Расходы, сформированные на региональном уровне, детализируются на общепроизводственные и общехозяйственные (в том числе административно-управленческие).

9.3. На функциональном уровне учитываются расходы по управлению на центральном уровне (общее корпоративное управление) процессом оказания услуг, связанных с арендой подвижного состава, включая обеспечение системы безопасности пригородного пассажирского движения, регулирование парка

подвижного состава и численности локомотивных бригад и их перераспределение в зависимости от потребностей субъектов Российской Федерации в пригородных пассажирских перевозках, контроль технического состояния пригородного подвижного состава и соблюдение порядка его технического обслуживания и ремонта, организацию проведения капитального ремонта подвижного состава, содержание объектов железнодорожной инфраструктуры на территории депо, тепло- и водоснабжение, водоотведение, материально-техническое снабжение, капитальный ремонт и содержание объектов деповского хозяйства, зданий и сооружений региональных и центральных дирекций, ответственных за оказание данных услуг.

Расходы, сформированные на функциональном уровне, детализируются на общепроизводственные и общехозяйственные (в том числе административно-управленческие).

10. Информация о расходах ОАО «РЖД» на оказание услуг, связанных с арендой подвижного состава, за последний отчетный период (последний заверченный финансовый год) сводится по формам таблиц, предусмотренным приложением № 1 к настоящей Методике. Указанные таблицы формируются по каждой железной дороге, по каждому виду тяги с приведением источников информации (форм отраслевой отчетности ОАО «РЖД»), используемых для их заполнения.

11. Расчет ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, осуществляется с учетом следующих объемных показателей, сформированных на уровне соответствующей железной дороги:

- вагоно-часов работы соответствующего типа подвижного состава при определении ставок платы за пользование подвижным составом (в части предоставления в пользование электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также пассажирских вагонов локомотивной тяги);

- локомотиво-часов работы в пригородном сообщении тепловозов и/или электровозов при определении ставок платы за предоставление в пользование

тепловозов и электровозов;

- поездо-часов работы соответствующего типа подвижного состава при определении ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава;

- вагоно-километров работы соответствующего типа подвижного состава при определении ставок платы за техническое обслуживание, текущие ремонт и капитальный ремонт электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также пассажирских вагонов локомотивной тяги;

- локомотиво-километров работы в пригородном сообщении тепловозов и/или электровозов при определении ставок платы за сервисное обслуживание и капитальный ремонт тепловозов и электровозов.

- вагоно-суток единицы подвижного состава эксплуатируемого парка при определении ставок платы за пользование подвижным составом (в части предоставления в пользование электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также пассажирских вагонов локомотивной тяги);

11.1. Объемные показатели, учитываемые при определении ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, проектируются на период регулирования по каждой железной дороге исходя из объемных показателей прошлого периода при необходимости с их корректировкой с представлением перевозчиками железнодорожного транспорта в пригородном сообщении по объемам заказа по маршрутам пригородных пассажирских перевозок, планируемыми на период регулирования, без учета хозяйственного движения.

11.2. Указанные объемные показатели формируются непосредственно в части пригородного пассажирского движения.

12. Информация об объемных показателях деятельности ОАО «РЖД» по оказанию услуг, связанных с арендой подвижного состава, за соответствующий отчетный период (последний заверченный финансовый год) сводится по формам таблиц, предусмотренным приложением № 2 к настоящей Методике. Указанные таблицы формируются по каждой железной дороге, по каждому виду тяги с приведением источников информации (форм отраслевой отчетности

ОАО «РЖД»), используемых для их заполнения.

II. Расчет ставки платы за пользование подвижным составом

13. Расчет ставок платы за пользование подвижным составом осуществляется по i -й железной дороге на основе проектируемых на период регулирования затрат на амортизацию подвижного состава соответствующего вида тяги, приписанного к депо i -й железной дороги, затрат по налогу на имущество в отношении данного подвижного состава и объемов планируемых на период регулирования вагоно-часов (локомотиво-часов) работы данного подвижного состава в пригородном пассажирском движении в соответствии со следующими формулами:

$$ПП'_{Эп} = \frac{A'_{Эп} + НИ'_{Эп}}{ОР'_{в-ч,Эп}} ; \quad (1)$$

$$ПП'_{Дп} = \frac{A'_{Дп} + НИ'_{Дп}}{ОР'_{в-ч,Дп}} ; \quad (2)$$

$$ПП'_{РА} = \frac{A'_{РА} + НИ'_{РА}}{ОР'_{в-ч,РА}} ; \quad (3)$$

$$ПП'_{Эв} = \frac{A'_{Эв} + НИ'_{Эв}}{ОР'_{в-ч,Эв}} ; \quad (4)$$

$$ПП'_{ТВ} = \frac{A'_{ТВ} + НИ'_{ТВ}}{ОР'_{в-ч,ТВ}} ; \quad (5)$$

$$ПП'_{ЦМВ} = \frac{A'_{ЦМВ} + НИ'_{ЦМВ}}{ОР'_{в-ч,ЦМВ}} . \quad (6)$$

где:

$ПП'_{ЭП}$, $ПП'_{ДП}$, $ПП'_{РА}$, $ПП^i_{ЭВ}$, $ПП^i_{ТВ}$, $ПП'_{ЦМВ}$ - ставки платы за пользование подвижным составом, рассчитанные на период регулирования по i -й железной дороге, в части электропоездов (в том числе отдельно для электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»)), дизельной тяги, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов и пассажирских вагонов локомотивной тяги соответственно;

$A'_{ЭП}$, $A'_{ДП}$, $A^i_{РА}$ - размер расходов на амортизацию пригородного подвижного состава, приписанного к депо i -й железной дороги, проектируемый на период регулирования в части электропоездов, подвижного состава дизельной тяги и рельсовых автобусов соответственно;

$A'_{ЭВ}$, $A'_{ТВ}$ - проектируемый на период регулирования размер расходов на амортизацию электровозов и тепловозов, курсирующих в пригородном сообщении по территории i -й железной дороги;

$A'_{ЦМВ}$ - проектируемый на период регулирования размер расходов на амортизацию курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги, приписанных к депо i -й железной дороги;

$НИ'_{ЭП}$, $НИ'_{ДП}$, $НИ'_{РА}$ - расходы по налогу на имущество, проектируемые на период регулирования в отношении электропоездов, подвижного состава дизельной тяги, рельсовых автобусов соответственно, приписанных к депо i -й железной дороги;

$НИ'_{ЭВ}$, $НИ'_{ТВ}$ - расходы по налогу на имущество в отношении электровозов и тепловозов, курсирующих в пригородном сообщении по территории i -й железной дороги, проектируемые на период регулирования исходя из доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на данной железной дороге в общем объеме работы указанного тягового подвижного состава;

$НИ'_{ЦМВ}$ - расходы по налогу на имущество, проектируемые на период

регулирования в отношении курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги, приписанных к депо i -й железной дороги;

$OP_{\text{в-ч,МВПС}}^i$, $OP_{\text{в-ч,ДП}}^i$, $OP_{\text{в-ч,РА}}^i$, $OP_{\text{в-ч,ЭТ}}^i$, $OP_{\text{в-ч,ТТ}}^i$ - планируемые на период регулирования объемы вагоно-часов работы в пригородном сообщении на территории i -й железной дороги подвижного состава, в части электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов соответственно;

$OP_{\text{л-ч,ЭВ}}^i$, $OP_{\text{л-ч,ТВ}}^i$ - планируемые на период регулирования объемы локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на территории i -й железной дороги электровозов и тепловозов;

$OP_{\text{в-ч,ЦМВ}}^i$ - планируемые на период регулирования объемы вагоно-часов работы в пригородном сообщении на территории i -й железной дороги вагонов локомотивной тяги.

По соглашению сторон ставка платы за пользование подвижным составом может взиматься за вагоно-сутки работы электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов, пассажирских вагонов локомотивной тяги или локомотиво-сутки для электровозов и тепловозов. В этом случае расчет ставок платы производится по соответствующему виду тяги по следующим формулам:

$$ПП_{\text{ЭП}}^i = \frac{A_{\text{ЭП}}^i + НИ_{\text{ЭП}}^i}{D \cdot K_{\text{ЭП}}^i}; \quad (7)$$

$$ПП_{\text{ДП}}^i = \frac{A_{\text{ДП}}^i + НИ_{\text{ДП}}^i}{D \cdot K_{\text{ДП}}^i}; \quad (8)$$

$$ПП_{\text{РА}}^i = \frac{A_{\text{РА}}^i + НИ_{\text{РА}}^i}{D \cdot K_{\text{РА}}^i}; \quad (9)$$

$$ПП'_{ЭВ} = \frac{A'_{ЭВ} + НИ'_{ЭВ}}{Д \cdot K'_{ЭВ}}; \quad (10)$$

$$ПП'_{ТВ} = \frac{A'_{ТВ} + НИ'_{ТВ}}{Д \cdot K'_{ТВ}}; \quad (11)$$

$$ПП'_{ЦМВ} = \frac{A'_{ЦМВ} + НИ'_{ЦМВ}}{Д \cdot K'_{ЦМВ}}; \quad (12)$$

где:

$ПП'_{ЭП}$, $ПП'_{ДП}$, $ПП'_{РА}$, $ПП'_{ЭВ}$, $ПП'_{ТВ}$, $ПП'_{ЦМВ}$ - ставки платы за пользование подвижным составом, рассчитанные на период регулирования по *i*-ой железной дороге в части электропоездов (в том числе отдельно для электропоездов серии ЭС1, ЭС2Г («Ласточка»)), подвижного состава дизельной тяги, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов и пассажирских вагонов локомотивной тяги соответственно;

$Д$ - количество календарных дней в году.

По соглашению сторон ставка платы за пользование подвижным составом может взиматься за вагоно-сутки электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов, пассажирских вагонов локомотивной или локомотиво-сутки для электровозов и тепловозов. В этом случае расчет ставки производится по каждому объекту движимого имущества по следующей формуле:

$$ПП'_{МВПС} = \frac{A'_{ЭП} + НИ'_{ЭП}}{Д}; \quad (13)$$

$$ПП'_{ДП} = \frac{A'_{ДП} + НИ'_{ДП}}{Д}; \quad (14)$$

$$ПП'_{РА} = \frac{A'_{РА} + НИ'_{РА}}{Д}; \quad (15)$$

$$ПП'_{ЭВ} = \frac{A'_{ЭВ} + НИ'_{ЭВ}}{Д}; \quad (16)$$

$$ПП'_{ТВ} = \frac{A'_{ТВ} + НИ'_{ТВ}}{Д}; \quad (17)$$

$$ПП'_{ЦМВ} = \frac{A'_{ЦМВ} + НИ'_{ЦМВ}}{Д} \quad (18)$$

где:

$ПП'_{ЭП}$, $ПП'_{ДП}$, $ПП'_{РА}$, $ПП'_{ЭВ}$, $ПП'_{ТВ}$, $ПП'_{ЦМВ}$ - ставки платы за пользование подвижным составом, рассчитанные на период регулирования по i -ому объекту движимого имущества в части электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов и пассажирских вагонов локомотивной тяги соответственно;

$A'_{ЭП}$, $A'_{ДП}$, $A'_{РА}$ - размер расходов на амортизацию i -объекта движимого имущества на период регулирования в части сданных в аренду электропоездов, дизельной тяги и рельсовых автобусов соответственно;

$A'_{ЭВ}$, $A'_{ТВ}$ - размер расходов на амортизацию i -объекта движимого имущества (электровозов и тепловозов), сданного в аренду, определяемые исходя из доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на данной железной дороге в общем объеме работы указанного тягового подвижного состава;

$A'_{ЦМВ}$ - размер расходов на амортизацию i -объекта движимого имущества (курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги), сданного в аренду;

$НИ'_{ЭП}$, $НИ'_{ДП}$, $НИ'_{РА}$, - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в соответствии с налоговым законодательством в отношении i -объекта движимого имущества (электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов соответственно);

$НИ'_{ЭВ}$, $НИ'_{ТВ}$ - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в соответствии с налоговым законодательством в отношении i -объекта движимого имущества (электровозов и тепловозов), сданного в аренду, определяемые исходя из доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на данной железной дороге в общем объеме работы указанного тягового подвижного состава;

$НИ'_{ИМВ}$ - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в соответствии с налоговым законодательством в отношении i -объекта движимого имущества (курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги), сданного в аренду;

D – количество календарных дней в году

При методе расчета за вагоно-сутки и локомотиво-сутки арендованный парк подвижного состава рассчитывается как сумма фактически эксплуатируемого подвижного состава и резервного парка на территории i -й железной дороги.

$K'_{ЭП}$, $K'_{ДП}$, $K'_{РА}$, $K'_{ЭВ}$, $K'_{ТВ}$, $K'_{ИМВ}$ - планируемое на период регулирования количество единиц соответствующего вида подвижного состава (электропоездов, дизель-поездов и автомотрис, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов, вагонов локомотивной тяги соответственно), курсирующих по территории i -й железной дороги.

При расчете ставки платы за предоставление в пользование подвижного состава за вагоно-сутки и локомотиво-сутки арендованный парк подвижного состава рассчитывается как сумма фактически эксплуатируемого подвижного состава и резервного парка на территории i -й железной дороги.

14. Расходы на амортизацию подвижного состава проектируются на период регулирования исходя из среднегодовой стоимости подвижного состава соответствующего вида тяги (с учетом планируемой на начало периода регулирования остаточной стоимости подвижного состава соответствующего вида тяги и объемов поступления/выбытия данного подвижного состава в стоимостном выражении) и среднего эксплуатационного срока службы указанного подвижного состава в соответствии с установленными техническими нормами эксплуатации подвижного состава соответствующего вида тяги и серии.

Расчет расходов на амортизацию подвижного состава, приписанного к депо *i*-й железной дороги, по каждому виду тяги на период регулирования ($A'_{\text{прог}}$) осуществляется по следующей формуле:

$$A'_{\text{прог}} = \frac{PC'_{\text{прог}} + (Пост'_{\text{прог}} - Выб'_{\text{прог}}) / 2}{\text{ЭСр}_{\text{ост}}} \quad (19)$$

где:

$PC'_{\text{прог}}$ - планируемая на начало периода регулирования первоначальная стоимость пригородного подвижного состава соответствующего вида тяги, приписанного к депо *i*-й железной дороги;

$Пост'_{\text{прог}}$ - планируемый на период регулирования объем поступлений пригородного подвижного состава соответствующего вида тяги, приписанного к депо *i*-й железной дороги;

$Выб'_{\text{прог}}$ - планируемый на период регулирования объем выбытия пригородного подвижного состава соответствующего вида тяги, приписанного к депо *i*-й железной дороги;

$\text{ЭСр}_{\text{ост}}$ – средний эксплуатационный срок службы пригородного подвижного состава соответствующего вида тяги, приписанного к депо *i*-й

железной дороги.

15. Расходы по налогу на имущество в отношении подвижного состава соответствующего вида тяги по *i*-й железной дороге определяются на период регулирования исходя из планируемого на данный период размера затрат ОАО «РЖД» по статье общехозяйственных расходов 0822 «Налог на имущество» с учетом доли стоимости пригородного подвижного состава в общей стоимости имущества ОАО «РЖД» и доли вагоно-часов работы пригородного подвижного состава, приписанного к депо *i*-й железной дороги, в общем объеме вагоно-часов работы в пригородном сообщении по сети в целом.

В части электровозов и тепловозов налог на имущество определяется с учетом доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на территории *i*-й железной дороги в общем объеме локомотиво-часов работы данного подвижного состава на территории *i*-й железной дороги.

16. В случае если инвестиционная стратегия развития пригородного пассажирского комплекса предусматривает сохранение парка пригородного подвижного состава в собственности ОАО «РЖД» и реализацию непосредственно компанией долгосрочной инвестиционной программы по его обновлению, расчет амортизационных отчислений, учитываемых в стоимостной основе ставки платы за пользование подвижным составом, осуществляется исходя из принципа компенсации обесценения стоимости потребного парка подвижного состава и привлечения инвестиций в его обновление. В данном случае предполагается определение размера амортизации на основе оценки рыночной стоимости соответствующего типа подвижного состава, а также учет в стоимостной основе ставки за пользование подвижным составом планируемых процентов к уплате по займам и кредитам, привлекаемых в целях реализации инвестиционной программы по его обновлению, а также лизинговых платежей, уплачиваемых в случае приобретения подвижного состава по лизинговым схемам.

При этом указанный подход применяется только в отношении подвижного

состава, обновление которого предусмотрено долгосрочной инвестиционной программой ОАО «РЖД» за счет арендных платежей пригородных пассажирских компаний.

III. Расчет ставки платы за управление и эксплуатацию подвижного состава

17. Расчет ставки платы за управление и эксплуатацию подвижного состава j -го вида тяги по i -й железной дороге ($П(УиЭ'_j)$) осуществляется на основе проектируемых на период регулирования затрат, связанных с оказанием данной услуги ($P(УиЭ'_j)$), объемов планируемых на период регулирования поездо-часов (определенных по депо приписки локомотивной бригады) работы данного подвижного состава в пригородном пассажирском движении ($OP'_{n-ч,j}$) без учета хозяйственного движения учитываемого при определении ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава, в соответствии со следующей формулой:

$$П(УиЭ'_j) = \frac{P(УиЭ'_j)}{OP'_{n-ч,j}} \quad (20)$$

18. Затраты, связанные с оказанием услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава, формируются по статьям, предусмотренным подпунктом 8.2 настоящей Методики, и по каждой статье затрат детализируются по следующим составляющим:

- прямые производственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий (далее - прямые расходы линейных предприятий);
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

19. Расчет прямых производственных расходов линейных предприятий выполняется по каждому элементу затрат на основе отчетных (ожидаемых) расходов за предшествующий период с учетом индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке, прогнозируемого изменения объемов работ (услуг) и степени влияния изменения объемов работ (услуг) на динамику изменения расходов.

19.1. Индексы инфляции и индексы цен производителей на внутреннем рынке принимаются к расчету затрат на основании данных последнего на момент выполнения расчета актуализированного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, опубликованного на официальном интернет-сайте Минэкономразвития России.

19.2. Степень влияния изменения объемов работ на динамику изменения расходов определяется как доля прямых производственных расходов, зависящих от изменения объемов поездо-часовой работы подвижного состава. Доли зависящих от объемов работ прямых производственных расходов по каждому элементу затрат, учитываемых в стоимостной основе ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава, принимаются к расчету затрат с учетом данных, представленных в приложении № 3 к настоящей Методике.

20. Расчет прямых производственных расходов линейных предприятий (далее - ППР) по управлению и эксплуатации подвижного состава осуществляется в следующем порядке.

20.1. На основе отчетных данных о расходах ОАО «РЖД» за последний отчетный год, предшествующий периоду регулирования определяются ожидаемые ППР на текущий год с учетом ожидаемых в текущем году инфляционных показателей и ожидаемых объемов поездо-часов работы подвижного состава соответствующего вида тяги.

20.2. Расчет ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава

соответствующего вида тяги на прогнозный период текущего года производится по каждой железной дороге по элементам затрат «затраты на оплату труда», «отчисления на социальные нужды», «материальные затраты», «прочие затраты» в следующем порядке:

20.2.1. Расходы по элементу «Затраты на оплату труда», проектируемые на текущий год ($\Phi_{\text{тек,прог}}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$\Phi_{\text{тек,прог}} = \Phi_{\text{отч}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}_{\text{тек}}}{100} \cdot (1 + d_{\phi} \cdot \text{ИОР}_{\text{тек,прог}}) \cdot k_{\text{эфф}}^{\phi} \quad (21)$$

где:

$\Phi_{\text{отч}}$ - совокупные расходы по элементу «Затраты на оплату труда», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2 настоящей Методики, в части прямых производственных расходов, за предшествующий отчетный год;

$\text{ИПЦ}_{\text{тек}}$ - прогнозное значение индекса потребительских цен, установленного на текущий год;

d_{ϕ} - доля расходов на оплату труда производственного персонала, задействованного при оказании услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой работы подвижного состава в пригородном сообщении;

$\text{ИОР}_{\text{тек,прог}}$ - индекс изменения объемов поездо-часовой работы подвижного состава в текущем году к предшествующему отчетному году, рассчитываемый по следующей формуле:

$$\text{ИОР}_{\text{тек,прог}} = \frac{\text{ОР}_{\text{н-ч,тек,прог}} - \text{ОР}_{\text{н-ч,отч}}}{\text{ОР}_{\text{н-ч,отч}}}, \quad (22)$$

где:

$OP_{п-ч,тек,прог}$ - объем поездо-часовой работы, ожидаемый в текущем году, (без учета поездо-часов работы подвижного состава в хозяйственном движении);

$OP_{п-ч,отч}$ - объем поездо-часовой работы по данным отчета (без учета поездо-часов работы подвижного состава в хозяйственном движении) за предшествующий отчетный год;

$k_{эфф}^{\phi}$ - индекс экономии расходов с учетом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала.

20.2.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на текущий год ($O_{тек,прог}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$OP_{тек,прог} = \frac{\Phi_{тек,прог}}{\Phi_{отч}} \cdot O_{отч} \cdot k_{кор}^o, \quad (23)$$

где:

$O_{отч}$ - совокупные расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2 настоящей Методики, в части прямых производственных расходов, за предшествующий отчетный год;

$k_{кор}^o$ - коэффициент корректировки расходов по элементу «Отчисления на социальные нужды» с учетом изменений законодательства о страховании в Российской Федерации.

20.2.3. Расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на текущий год ($M_{тек,прог}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$M_{\text{тек,прог}} = M_{\text{отч}} \cdot \frac{\text{ИЦП}_{\text{тек}}}{100} \cdot (1 + d_m \cdot \text{ИОР}_{\text{тек,прог}}) \cdot k_{\text{эфф}}^m \quad (24)$$

где:

$M_{\text{отч}}$ - совокупные расходы по элементу «Материальные затраты», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2 настоящей Методики, в части прямых производственных расходов, за предшествующий отчетный год;

$\text{ИЦП}_{\text{тек}}$ - прогнозное значение индекса цен в промышленности для внутреннего рынка, отражающего изменение цен в текущем году;

d_m - доля материальных затрат, связанных с оказанием услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой работы подвижного состава в пригородном сообщении;

$k_{\text{эфф}}^m$ - индекс экономии расходов с учетом реализации мер по ресурсосбережению и энергоэффективности.

20.2.4. Расходы по элементу «Прочие затраты», проектируемые на текущий год ($\Pi_{\text{тек,прог}}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$\Pi_{\text{тек,прог}} = \Pi_{\text{отч}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}_{\text{тек}}}{100} \cdot (1 + d_n \cdot \text{ИОР}_{\text{тек,прог}}) \cdot k_{\text{эфф}}^n \quad (25)$$

где:

$\Pi_{\text{отч}}$ - совокупные расходы по элементу «Прочие затраты», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2 настоящей Методики, в части прямых производственных расходов, за предшествующий отчетный год;

d_n - доля прочих затрат, связанных с оказанием услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой

работы подвижного состава в пригородном сообщении;

$k_{эфф}^n$ - индекс экономии прочих расходов.

20.2.5. Размер ГППР по управлению и эксплуатации подвижного состава j -го вида тяги для i -й железной дороги на текущий год ($ППР(УиЭ'_j)_{тек,прог}$) определяется по следующей формуле:

$$ППР(УиЭ'_j)_{тек,прог} = \Phi'_{j,тек,прог} + O'_{j,тек,прог} + M'_{j,тек,прог} + П'_{j,тек,прог} \quad (26)$$

где:

$\Phi'_{j,тек,прог}$, $O'_{j,тек,прог}$, $M'_{j,тек,прог}$, $П'_{j,тек,прог}$ - расходы по элементам «Затраты на оплату труда», «Отчисления на социальные нужды», «Материальные затраты», «Прочие затраты», связанные с оказанием услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава j -го вида тяги, рассчитанные на текущий год для i -й железной дороги в соответствии с подпунктами 20.2.1 - 20.2.4 настоящей Методики.

20.3. На основе размера ГППР по управлению и эксплуатации подвижного состава, проектируемых на текущий год, производится расчет данных расходов на период регулирования.

20.3.1. При проектировании ГППР по управлению и эксплуатации подвижного состава на период регулирования используются:

- индекс потребительских цен, прогнозируемый на период регулирования (в среднем за год);

- индексы цен производителей, прогнозируемые на период регулирования.

20.3.2. Изменение объемов работы, учитываемое при проектировании ГППР на период регулирования, определяется исходя из соотношения поездо-часов работы подвижного состава в пригородном сообщении, планируемых на период регулирования в соответствии с параметрами договора на транспортное обслуживание населения на указанный период, и поездо-часов работы

подвижного состава в пригородном сообщении, ожидаемых в текущем году (без учета работы в хозяйственном движении).

20.3.3. Расчет ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава соответствующего вида тяги на период регулирования производится по каждой железной дороге по элементам затрат «затраты на оплату труда», «отчисления на социальные нужды», «материальные затраты», «прочие затраты» в следующем порядке:

20.3.3.1. Расходы по элементу «Затраты на оплату труда», проектируемые на период регулирования ($\Phi_{\text{рег}}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$\Phi_{\text{рег}} = \Phi_{\text{тек,прог}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}_{\text{рег}}}{100} \cdot (1 + d_{\phi} \cdot \text{ИОР}_{\text{рег}}) \cdot k_{\text{эфф}}^{\phi} \quad (27)$$

где:

$\Phi_{\text{тек,прог}}$ - ожидаемые в текущем году расходы на оплату труда, рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.2.1 настоящей Методики;

$\text{ИПЦ}_{\text{рег}}$ - прогнозное значение индекса потребительских цен на период регулирования (в среднем за год);

$\text{ИОР}_{\text{рег}}$ - индекс изменения объемов поездо-часовой работы подвижного состава, планируемых на период регулирования, по отношению к ожидаемым в текущем периоде объемам поездо-часовой работы, рассчитываемый по следующей формуле:

$$\text{ИОР}_{\text{рег}} = \frac{\text{ОР}_{\text{п-ч,рег}} - \text{ОР}_{\text{п-ч,тек}}}{\text{ОР}_{\text{п-ч,тек}}}, \quad (28)$$

$\text{ОР}_{\text{п-ч,рег}}$ - планируемый на период регулирования объем поездо-часовой работы (без учета работы в хозяйственном движении);

$O_{п-ч,тек}$ - ожидаемый в текущем году объем поездо-часовой работы (без учета работы в хозяйственном движении);

$k_{эфф}^{\phi}$ - индекс экономии расходов с учетом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала. На первый период регулирования указанный индекс принимается к расчету ППР в размере не более 0,97.

20.3.3.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на период регулирования ($O_{рег}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$O_{рег} = \frac{\Phi_{рег}}{\Phi_{тек,прог}} \cdot O_{тек,прог} \cdot k_{кор}^o, \quad (29)$$

где:

$O_{тек,прог}$ - ожидаемые в текущем году расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.2.2 настоящей Методики;

$k_{кор}^o$ - коэффициент корректировки расходов по элементу «Отчисления на социальные нужды» с учетом планируемых на период регулирования изменений законодательства о страховании в Российской Федерации.

20.3.3.3. Расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на период регулирования ($M_{рег}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$M_{рег} = M_{тек,прог} \cdot \frac{ИЦП_{рег}}{100} \cdot (1 + d_{м} \cdot ИОР_{рег}) \cdot k_{эфф}^м, \quad (30)$$

где:

$M_{тек,прог}$ - ожидаемые в текущем году расходы по элементу «Материальные

затраты», рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.2.3 настоящей Методики;

$ИЦП_{рег}$ - прогнозное значение индекса цен в промышленности для внутреннего рынка на период регулирования (в среднем за год);

$k_{эфф}^m$ - индекс экономии расходов с учетом реализации мер по ресурсосбережению и энергоэффективности. На первый период регулирования указанный индекс принимается к расчету ППР в размере не более 0,97.

20.3.3.4. Расходы по элементу «Прочие затраты», проектируемые на период регулирования ($\Pi_{рег}$), рассчитываются по следующей формуле:

$$\Pi_{рег} = \Pi_{тек, прог} \frac{ИПЦ_{рег}}{100} \cdot (1 + d_n \cdot ИОР_{рег}) \cdot k_{эфф}^n, \quad (31)$$

где:

$\Pi_{тек, прог}$ - ожидаемые текущем году прочие расходы, рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.2.4. настоящей Методики;

$k_{эфф}^n$ - индекс экономии прочих расходов. На первый период регулирования указанный индекс принимается к расчету ППР в размере не более 0,97.

20.3.3.5. Размер ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава j -го вида тяги для i -й железной дороги на период регулирования ($ППР(УиЭ'_j)_{рег}$) определяется по следующей формуле:

$$ППР(УиЭ'_j)_{рег} = \Phi'_{j, рег} + O'_{j, рег} + M'_{j, рег} + \Pi'_{j, рег}, \quad (32)$$

где:

$\Phi'_{j, рег}$, $O'_{j, рег}$, $M'_{j, рег}$, $\Pi'_{j, рег}$ - расходы по элементам «Затраты на оплату труда», «Отчисления на социальные нужды», «Материальные затраты»,

«Прочие затраты», связанные с оказанием услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава j -го вида тяги, рассчитанные на период регулирования для i -й железной дороги в соответствии с подпунктами 20.3.3.1 - 20.3.3.4 настоящей Методики.

21. Размер затрат, учитываемых в стоимостной основе ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава ($P(YuЭ)'_j$), определяется на период регулирования по следующей формуле:

$$P(YuЭ)'_j = ППР(YuЭ)'_{pez} + H(YuЭ)'_{pez}^{nn} + H(YuЭ)'_{pez}^{py} + H(YuЭ)'_{pez}^{fy}, \quad (33)$$

$ППР(YuЭ)'_{pez}$ - прямые производственные расходы по управлению и эксплуатации подвижного состава j -го вида тяги, рассчитанные для i -й железной дороги на период регулирования в соответствии с подпунктом 20.3.3.5 настоящей Методики;

$H(YuЭ)'_{pez}^{nn}$ - проектируемые на период регулирования общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;

$H(YuЭ)'_{pez}^{py}$ - проектируемые на период регулирования общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;

$H(YuЭ)'_{pez}^{fy}$ - проектируемые на период регулирования общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

22. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий, региональном и функциональном уровнях, принимаются к расчету стоимостной основы ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава с учетом доли указанных расходов к

прямым производственным расходам линейных предприятий, сложившейся по отчетным данным по i -й железной дороге за период, предшествующий текущему году, в случае если отклонение указанной доли в текущем году от данного показателя, зафиксированного за предшествующий отчетный период, не превышает 10 % в сопоставимых объемах.

Указанные доли определяются отдельно для уровня линейных предприятий, регионального уровня и функционального уровня.

23. В случае если указанная доля общепроизводственных и общехозяйственных расходов к прямым производственным расходам, определенная по соответствующей железной дороге в текущем году, превышает данный показатель, зафиксированный в предшествующем отчетном периоде, ОАО «РЖД» представляет дополнительное обоснование данного превышения. В случае непредставления ОАО «РЖД» необходимых обосновывающих материалов, доля указанных расходов к прямым производственным расходам линейных предприятий принимается к расчету с применением коэффициента к указанному показателю, зафиксированному за предшествующий отчетный период, не более 1,1

IV. Расчет ставки платы за техническое обслуживание электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис

24. Расчет ставки платы за техническое обслуживание подвижного состава j -то вида тяги по i -й железной дороге ($\Pi(TO'_j)$) осуществляется на основе проектируемых на период регулирования затрат, связанных с оказанием данной услуги ($P(TO'_j)$), и планируемых на период регулирования объемов вагонно-километровой работы данного подвижного состава в пригородном пассажирском движении ($OP'_{\sigma-км,j}$) в соответствии со следующей формулой:

$$\Pi(TO'_j) = \frac{P(TO'_j)}{OP'_{в-км, j}} \cdot (34)$$

25. Затраты, связанные с техническим обслуживанием электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис (за исключением затрат вспомогательных структурных подразделений), формируются по статьям, предусмотренным подпунктом 8.3 настоящей Методики для указанных видов тяги, и по каждой статье затрат детализируются по следующим составляющим:

- прямые производственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий (далее - прямые расходы линейных предприятий);
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

В составе указанных расходов не учитываются расходы на проведение технического обслуживания подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в.

26. Расчет прямых производственных расходов, общепроизводственных и общехозяйственных расходов, формируемых на уровне линейных предприятий, региональном и функциональном уровнях, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 18 - 21 настоящей Методики.

При этом учитываемое при проектировании прямых производственных расходов по техническому обслуживанию на прогнозный период текущего года (период регулирования) изменение объемов работы определяется исходя из соотношения вагонокилометровой работы подвижного состава в пригородном сообщении, планируемых на прогнозный период текущего года (период регулирования) в соответствии с условиями договора на транспортное обслуживание населения на текущий год (период регулирования), и вагоно-

километров работы подвижного состава в пригородном сообщении по данным отчета за аналогичный период предыдущего года (ожидаемых по текущему году).

V. Расчет ставки платы за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги

27. Расчет ставки платы за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги по i -й железной дороге ($\Pi(TO'_{ЦМВ})$) осуществляется на основе проектируемых на период регулирования затрат, связанных с оказанием данной услуги ($P(TO'_{ЦМВ})$), и планируемых на период регулирования объемов вагоно-километровой работы пассажирских вагонов локомотивной тяги в пригородном пассажирском движении ($OP'_{в-км, ЦМВ}$) в соответствии со следующей формулой:

$$\Pi(TO'_{ЦМВ}) = \frac{P(TO'_{ЦМВ})}{OP'_{в-км, ЦМВ}} \quad . (35)$$

28. Затраты, связанные с техническим обслуживанием пассажирских вагонов локомотивной тяги (за исключением затрат вспомогательных структурных подразделений), формируются по статьям, предусмотренным подпунктом 8.3 настоящей Методики, и по каждой статье затрат детализируются по следующим составляющим:

- прямые производственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий (далее - прямые расходы линейных предприятий);
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;
- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на

региональном уровне;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

В составе указанных расходов не учитываются расходы на проведение технического обслуживания единицы подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в.

29. Расчет прямых производственных расходов, общепроизводственных и общехозяйственных расходов линейного, регионального и функционального уровней, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 18 - 21 настоящей Методики.

При этом учитываемое при проектировании прямых производственных расходов по техническому обслуживанию на прогнозный период текущего года (период регулирования) изменение объемов работы определяется исходя из соотношения вагонокилометровой работы подвижного состава локомотивной тяги в пригородном сообщении, планируемых на прогнозный период текущего года (период регулирования) в соответствии с параметрами договора на транспортное обслуживание населения на текущий год (период регулирования), и вагоно-километров работы подвижного состава локомотивной тяги в пригородном сообщении по данным отчета за аналогичный период предыдущего года (ожидаемых по текущему году).

VI. Расчет ставок платы за сервисное обслуживание тепловозов и электровозов

30. Расчет ставок платы за сервисное обслуживание тепловозов $\Pi(CO'_{ТВ})$ и электровозов ($\Pi(TO'_{ЭВ})$) по i -й железной дороге осуществляется по каждой серии тепловозов и электровозов на основе проектируемых на период регулирования затрат ОАО «РЖД», связанных с выполнением работ (услуг) в

рамках сервисного обслуживания тепловозов и электровозов, используемых в пригородном сообщении, собственными силами компании ($P^{собств}(CO'_{ТВ})$ и $P^{собств}(CO'_{ЭВ})$ соответственно), затрат ОАО «РЖД» на передислокацию для проведения сервисного обслуживания тепловозов и электровозов ($P(Передисл'_{ТВ})$ и $P(Передисл'_{ЭВ})$ соответственно), удельных расходов на оплату работ (услуг) по сервисному обслуживанию тепловозов и электровозов, выполняемых сторонними организациями, в расчете на локомотиво-километр работы указанного подвижного состава ($P^{стоп}_{лок-км}(CO'_{ТВ})$ и $P^{стоп}_{лок-км}(CO'_{ЭВ})$ соответственно), и планируемых на период регулирования объемов локомотиво-километровой работы в пригородном пассажирском движении подвижного состава тепловозной и электровозной тяги ($OP'_{лок-км,ТВ}$ и $OP'_{лок-км,ЭВ}$ соответственно). Расчет ставок платы за указанные услуги осуществляется в соответствии со следующими формулами:

$$П(CO'_{ТВ}) = \frac{P^{собств}(CO'_{ТВ}) + P(Передисл'_{ТВ})}{OP'_{лок-км,ТВ}} + P^{стоп}_{лок-км}(CO'_{ТВ}), \quad (36)$$

$$П(CO'_{ЭВ}) = \frac{P^{собств}(CO'_{ЭВ}) + P(Передисл'_{ЭВ})}{OP'_{лок-км,ЭВ}} + P^{стоп}_{лок-км}(CO'_{ЭВ}), \quad (37)$$

31. Собственные затраты ОАО «РЖД», связанные с сервисным обслуживанием тепловозов и электровозов, а также затраты на их передислокацию для проведения сервисного обслуживания определяются на период регулирования исходя из действующих нормативов затрат (нормативных калькуляций) по обязательным технологическим операциям, выполняемым в рамках сервисного обслуживания, включая передислокацию подвижного состава, приведенных к условиям периода регулирования путем

поэлементной переоценки нормативных затрат с использованием инфляционных показателей последнего на момент выполнения расчета актуализированного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

31.1. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы линейного, регионального, функционального уровней в структуре нормативных затрат определяются с учетом доли указанных расходов к прямым производственным расходам по выполнению соответствующих технологических операций, зафиксированной в действующей на момент расчета нормативной калькуляции, но не выше данного показателя, зафиксированного в нормативной калькуляции за предшествующий отчетный период.

В случае превышения доли общепроизводственных и общехозяйственных расходов линейного, регионального, функционального уровней к прямым производственным расходам, зафиксированной в рамках действующей нормативной калькуляции, над данным показателем, зафиксированным в нормативной калькуляции за предшествующий отчетный период, ОАО «РЖД» предоставляется дополнительное обоснование указанного превышения.

31.2. Удельные расходы на оплату работ (услуг) по сервисному обслуживанию тепловозов и электровозов, выполняемых сторонними организациями, определяются исходя из средней стоимости выполнения работ (услуг) по сервисному обслуживанию тепловозов и электровозов силами сторонних организаций в расчете на локомотиво-километр, планируемой на период регулирования.

VII. Расчет ставок платы за текущий ремонт подвижного состава

32. В рамках настоящей Методики расчет ставок платы за текущий ремонт подвижного состава осуществляется в разрезе железных дорог Российской Федерации по каждому виду тяги дифференцированно по сериям подвижного

состава с использованием модели ремонтного цикла.

33. Расчет стоимостной основы ставок платы за текущий ремонт подвижного состава осуществляется по i -й железной дороге исходя из средней стоимости выполнения текущего ремонта по программам ТР-1, ТР-2, ТР-3 на единицу подвижного состава соответствующей серии, приписанного к депо данной железной дороги, и среднегодового количества ремонтных событий по каждой из указанных программ текущего ремонта.

34.1. Количество ремонтных событий определяется на основе нормативных показателей межремонтного пробега и/или межремонтного временного периода по соответствующей программе текущего ремонта исходя из принципа поглощения старшим видом ремонтного события всех видов младших ремонтных событий, что предусмотрено существующей системой планово-предупредительных ремонтов.

34.2. Средняя стоимость текущего ремонта единицы подвижного состава по соответствующей железной дороге определяется по программам текущего ремонта ТР-1, ТР-2, ТР-3 и ДР исходя из прогнозируемой на период регулирования стоимости ремонта подвижного состава, приписанного к депо данной железной дороги, выполняемого как на линейных предприятиях ОАО «РЖД», так и сторонними организациями, с учетом фактически сложившихся условий выполнения ремонтных работ по железным дорогам Российской Федерации, а также средних расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта.

Средняя стоимость текущего ремонта по соответствующей программе для i -й железной дороги определяется исходя из особенностей организации и технологии выполнения соответствующих ремонтных работ как средневзвешенная стоимость выполнения текущего ремонта единицы подвижного состава соответствующей серии по указанной программе с учетом цен сторонних организаций (в случае его выполнения подрядным способом), удельных расходов ОАО «РЖД» (в случае его выполнения хозяйственным

способом), удельных расходов на передислокацию подвижного состава и соотношения объемов ремонта подрядным способом и хозяйственным способом.

Удельные расходы ОАО «РЖД» на единицу текущего ремонта определяются исходя из действующих по соответствующей программе ремонта нормативов затрат (нормативных калькуляций), связанных с выполнением обязательных технологических операций в рамках данного вида ремонта, включая передислокацию подвижного состава.

Общепроизводственные и общехозяйственные расходы линейного, регионального, функционального уровней учитываются в структуре нормативных затрат в порядке, аналогичном предусмотренному подпунктом 31.1.

35. Расчет ставок платы за текущий ремонт подвижного состава осуществляется с учетом дифференциации нормативных показателей стоимости единицы ремонта (в случае ремонта хозяйственным способом) и платы за единицу ремонта (в случае ремонта подрядным способом) по следующим типам вагонов:

в части электропоездов:

- моторный промежуточный;
- прицепной головной;
- прицепной промежуточный;

в части рельсовых автобусов, дизель-поездов и автотрис:

- моторный головной;
- моторный промежуточный;
- прицепной промежуточный.

36. Расчет ставки платы за текущий ремонт электропоездов, приписанных к депо i -й железной дороги ($\Pi(TP'_{ЭП})$), осуществляется по каждой серии электропоездов на основе проектируемых на период регулирования

показателей средней стоимости текущего ремонта электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -й железной дороги, в расчете на 1 вагоно-километр работы в пригородном пассажирском сообщении, по программам ТР-3 ($C(ТР - 3_{ЭП})'_{ваг-км}$), ТР-2 ($C(ТР - 2_{ЭП})'_{ваг-км}$), ТР-1 ($C(ТР - 1_{ЭП})'_{ваг-км}$) в соответствии со следующей формулой:

$$П(ТР'_{ЭП}) = C(ТР - 3_{ЭП})'_{ваг-км} + C(ТР - 2_{ЭП})'_{ваг-км} + C(ТР - 1_{ЭП})'_{ваг-км}. \quad (38)$$

36.1. Удельная стоимость текущего ремонта по программе ТР-3 для электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км ($C(ТР - 3_{ЭП})'_{ваг-км}$), определяется по следующей формуле:

$$C(ТР - 3_{ЭП})'_{ваг-км} = \frac{K(ТР - 3_{ЭП})' \cdot C(ТР - 3_{ЭП})'_{ед}}{ОР'_{ваг-кмЭП}}, \quad (39)$$

где:

$K(ТР - 3_{ЭП})'$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-3, приходящихся на общий парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(ТР - 3_{ЭП})'_{ед}$ - средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-3 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта;

$ОР'_{ваг-кмЭП}$ - планируемый на период регулирования объем вагоно-километровой работы в пригородном сообщении электропоезда

соответствующей серии, приписанного к депо i -й железной дороги (без учета работы в хозяйственном движении).

36.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-3, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги ($K(ТР - 3_{ЭП})^i$), определяется с учетом периодичности текущего ремонта электропоездов данной серии по программе ТР-3 по следующей формуле:

$$K(ТР - 3_{ЭП})^i = \left(\frac{S'_{сум,ЭП} \cdot 365}{S(ТР - 3_{ЭП})_н} \cdot n_{пр,ЭП} + \frac{1}{T(ТР - 3_{ЭП})_н} \cdot n_{вр,ЭП} \right) - K(КР - 1_{ЭП})^i - K(КР - 2_{ЭП})^i$$

(40)

где:

$S'_{сум,ЭП}$ - среднесуточный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -й железной дороги, для которого ремонтные события наступают по достижении межремонтного пробега;

$S(ТР - 3_{ЭП})_н$ - нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-3, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам;

$T(ТР - 3_{ЭП})_н$ - нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-3, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам;

$n'_{пр,ЭП}$ - количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

$n_{\text{пр,эл}}^i$ - количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении нормативного межремонтного периода;

$K(KP - 1_{\text{эл}})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, определенное с учетом периодичности капитального ремонта электропоездов данной серии по программе КР-1;

$K(KP - 2_{\text{эл}})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, определенное с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта электропоездов данной серии по программе КР-2.

36.1.2. Средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-3 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги ($C(ТР - 3_{\text{эл}})^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(ТР - 3_{\text{эл}})^i = \frac{C(ТР - 3_{\text{мот пр}})^i \cdot N'_{\text{мот пр}} + C(ТР - 3_{\text{прим гол}})^i \cdot N'_{\text{прим гол}} + C(ТР - 3_{\text{прим пр}})^i \cdot N'_{\text{прим пр}}}{N'_{\text{эл}}}, \quad (41)$$

где:

$C(ТР - 3_{\text{мот пр}})^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-3 моторного промежуточного вагона электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги;

$N'_{\text{мот пр}}$ - количество эксплуатируемых моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной

дороги;

$C(TP - 3_{\text{приц.гол}})'_{ед}$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе TP-3 прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N'_{\text{приц.гол}}$ - количество эксплуатируемых прицепных головных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 3_{\text{приц.пр}})'_{ед}$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе TP-3 прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N'_{\text{приц.пр}}$ - количество эксплуатируемых прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги.

36.2. Удельная стоимость текущего ремонта по программе TP-2 для электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км ($C(TP - 2_{\text{ЭП}})'_{\text{ваг-км}}$), определяется по следующей формуле:

$$C(TP - 2_{\text{ЭП}})'_{\text{ваг-км}} = \frac{K(TP - 2_{\text{ЭП}})' \cdot C(TP - 2_{\text{ЭП}})'_{ед}}{OP'_{\text{ваг-кмЭП}}}, \quad (42)$$

где:

$K(TP - 2_{\text{ЭП}})'$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе TP-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 2_{\text{ЭП}})'_{ед}$ - средняя стоимость текущего ремонта по программе TP-2

одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта.

36.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги ($K(ТР - 2_{ЭП})^i$), определяется с учетом периодичности текущего ремонта электропоездов данной серии по программе ТР-2 по следующей формуле:

$$K(ТР - 2_{ЭП})^i = \left(\frac{S_{сумЭП} \cdot 365}{S(ТР - 2_{ЭП})_н} \cdot n_{нр,ЭП} + \frac{1}{T(ТР - 2_{ЭП})_н} \cdot n_{кр,ЭП} \right) - K(ТР - 3_{ЭП})^i - K(КР - 1_{ЭП})^i - K(КР - 2_{ЭП})^i, \quad (43)$$

где:

$S(ТР - 2_{ЭП})_н$ - нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-2, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам;

$T(ТР - 2_{ЭП})_н$ - нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-2, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам.

36.2.2. Средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги ($C(ТР - 2_{ЭП})^i_{ед}$), определяется по следующей формуле:

$$C(ТР - 2_{ЭП})^i_{ед} = \frac{C(ТР - 2_{мот.пр})^i_{ед} \cdot N'_{мот.пр} + C(ТР - 2_{приц.гол})^i_{ед} \cdot N'_{приц.гол} + C(ТР - 2_{приц.пр})^i_{ед} \cdot N'_{приц.пр}}{N'_{ЭП}}$$

(44)

где:

$C(TP - 2_{\text{мот.пр}})_{\text{ед}}^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе TP-2 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N_{\text{мот.пр}}^i$ - количество эксплуатируемых моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 2_{\text{приц.гол}})_{\text{ед}}^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе TP-2 прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N_{\text{приц.гол}}^i$ - количество эксплуатируемых прицепных головных вагонов электропоездов, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 2_{\text{приц.пр}})_{\text{ед}}^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе TP-2 прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N_{\text{приц.пр}}^i$ - количество эксплуатируемых прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги.

36.3. Удельная стоимость текущего ремонта по программе TP-1 для электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км ($C(TP - 1_{\text{ЭП}})_{\text{ваг-км}}^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(TP - 1_{ЭП})'_{\text{ваг-км}} = \frac{K(TP - 1_{ЭП})' \cdot C(TP - 1_{ЭП})'_{\text{ед}}}{OP'_{\text{ваг-кмЭП}}}, \quad (45)$$

где:

$K(TP - 1_{ЭП})'$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе TP-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 1_{ЭП})'_{\text{ед}}$ - средняя стоимость текущего ремонта по программе TP-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта.

36.3.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе TP-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги ($K(TP - 1_{ЭП})'$), определяется с учетом действующих норм периодичности текущего ремонта электропоездов данной серии по программе TP-1 по следующей формуле:

$$K(TP-1_{ЭП})' = \left(\frac{S_{\text{сумЭП}} \cdot 365}{S(TP-1_{ЭП})_n} \cdot n_{\text{рЭП}} + \frac{1}{T(TP-1_{ЭП})_n} \cdot n_{\text{врЭП}} \right) - K(TP-2_{ЭП})' - K(TP-3_{ЭП})' - K(KP-1_{ЭП})' - K(KP-2_{ЭП})' , \quad (46)$$

где:

$S(TP - 1_{ЭП})_n$ - нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе TP-1, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам;

$T(TP - 1_{ЭП})_n$ - нормативный межремонтный период для одного

электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-1, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам.

36.3.2. Средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги ($C(TP - 1_{ЭП})_{ед}^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(TP - 1_{ЭП})_{ед}^i = \frac{C(TP - 1_{мот.пр})_{ед}^i \cdot N_{мот.пр}^i + C(TP - 1_{приц.гол})_{ед}^i \cdot N_{приц.гол}^i + C(TP - 1_{приц.пр})_{ед}^i \cdot N_{приц.пр}^i}{N_{ЭП}^i} \quad (47)$$

где:

$C(TP - 1_{мот.пр})_{ед}^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-1 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N_{мот.пр}^i$ - количество эксплуатируемых моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 1_{приц.гол})_{ед}^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-1 прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N_{приц.гол}^i$ - количество эксплуатируемых прицепных головных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(TP - 1_{приц.пр})_{ед}^i$ - средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-1 прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$N_{приц пр}^i$ - количество эксплуатируемых прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги.

37. Расчет ставок платы за текущий ремонт рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис по i -й железной дороге осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 36 настоящей Методики.

38. Расчет ставки платы за текущий ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги по i -й железной дороге ($\Pi(TP_{ЦМВ}^i)$) осуществляется на основе проектируемого на период регулирования показателя средней стоимости деповского ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в расчете на вагоно-километр работы в пригородном пассажирском сообщении, по программе ДР ($C(DP_{ЦМВ}^i)_{ваг-км}$).

38.1. Удельная стоимость деповского ремонта для пассажирского вагона локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км ($C(DP_{ЦМВ}^i)_{ваг-км}$), определяется по следующей формуле:

$$C(DP_{ЦМВ}^i)_{ваг-км} = \frac{K(DP_{ЦМВ}^i) \cdot C(DP_{ЦМВ}^i)_{ед}}{OP^i_{ваг-кмЦМВ}}, \quad (48)$$

$K(DP_{ЦМВ}^i)$ - суммарное среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$C(DP_{ЦМВ}^i)_{ед}$ - средняя стоимость деповского ремонта одного пассажирского

вагона локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта;

$OP_{\text{ваг-кмЦМВ}}^i$ - планируемый на период регулирования объем вагоно-километровой работы в пригородном сообщении подвижного состава локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги (без учета работы в хозяйственном движении).

38.1.1. Суммарное среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги ($K(DP_{\text{ЦМВ}})_{\text{сум}}^i$), определяется с учетом периодичности деповского ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги, а также в зависимости от типа вагонов (пассажирские вагоны с колесными парами с роликовыми подшипниками, пассажирские вагоны с колесными парами с кассетными подшипниками) по следующей формуле:

$$K(DP_{\text{ЦМВ}})_{\text{сум}}^i = \left(K(DP_{\text{ЦМВ}})_{\text{рп}}^i \cdot N_{\text{чмв. рп}}^i + K(DP_{\text{ЦМВ}})_{\text{кп}}^i \cdot N_{\text{чмв. кп}}^i \right) - K(KP - 1_{\text{ЦМВ}})^i - K(KP - 2_{\text{ЦМВ}})^i, \quad (49)$$

где:

$K(DP_{\text{ЦМВ}})_{\text{рп}}^i$ - среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$K(DP_{\text{ЦМВ}})_{\text{кп}}^i$ - среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной

тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$N_{цмв, рп}^i$ - количество пассажирских вагонов локомотивной тяги эксплуатируемого парка с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$N_{цмв, кп}^i$ - количество пассажирских вагонов локомотивной тяги эксплуатируемого парка с колесными парами с кассетными подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$K(KP - 1_{цмв})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определенное с учетом периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-1;

$K(KP - 2_{цмв})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определенное с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-2.

38.1.1.1. Среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на один пассажирский вагон локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками $K(DP_{цмв})_{рп}^i$, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$K \left(DP_{ЦМВ} \right)_{pn}^i = \frac{S_{сут, ЦМВ, pn}^i \cdot 365}{S \left(DP_{ЦМВ} \right)_{n}^{pn}} \cdot d_{пр, ЦМВ, pn}^i + \frac{1}{T \left(DP_{ЦМВ} \right)_{n}^{pn}} \cdot d_{ер, ЦМВ, pn}^i, \quad (50)$$

где:

$S_{сут, ЦМВ, pn}^i$ - среднесуточный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которого ремонтные события наступают по достижении межремонтного пробега;

$S \left(DP_{ЦМВ} \right)_{n}^{pn}$ - нормативный межремонтный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега;

$T \left(DP_{ЦМВ} \right)_{n}^{pn}$ - нормативный межремонтный период для одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта, определяемый в соответствии с нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам;

$d_{пр, ЦМВ, pn}^i$ - доля вагонов с колесными парами с роликовыми подшипниками в структуре эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

$d_{ер, ЦМВ, pn}^i$ - доля вагонов с колесными парами с роликовыми подшипниками в структуре эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й

железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного периода.

38.1.1.2. Среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на один пассажирский вагон локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками $K(DP_{ЦМВ})'_{кп}$, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$K(DP_{ЦМВ})'_{кп} = \frac{S'_{сут, ЦМВ, кп} \cdot 365}{S(DP_{ЦМВ})^{кп}_н} \cdot d'_{пр, ЦМВ, кп} + \frac{1}{T(DP_{ЦМВ})^{кп}_н} \cdot d'_{вр, ЦМВ, кп}, \quad (51)$$

где:

$S'_{сут, ЦМВ, кп}$ - среднесуточный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которого ремонтные события наступают по достижении межремонтного пробега;

$S(DP_{ЦМВ})^{кп}_н$ - нормативный межремонтный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта;

$T(DP_{ЦМВ})^{кп}_н$ - нормативный межремонтный период для одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта;

$d'_{пр, ЦМВ, кп}$ - доля вагонов с колесными парами с кассетными подшипниками в структуре эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении

нормативного межремонтного пробега;

$d'_{ер, ЦМВ, кп}$ - доля вагонов с колесными парами с кассетными подшипниками эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного периода.

38.1.2. Средняя стоимость деповского ремонта одного пассажирского вагона локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги ($C(ДР_{ЦМВ})'_{ед}$), определяется по следующей формуле:

$$C(ДР_{ЦМВ})'_{ед} = \frac{C(ДР_{ЦМВ-рп})'_{ед} \cdot N'_{ЦМВ-рп} + C(ТР - 1_{ЦМВ-кп})'_{ед} \cdot N'_{ЦМВ-кп}}{N'_{ЦМВ}}, \quad (52)$$

где:

$C(ДР_{ЦМВ-рп})'_{ед}$ - средняя стоимость выполнения деповского ремонта пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$C(ТР - 1_{ЦМВ-кп})'_{ед}$ - средняя стоимость выполнения деповского ремонта пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$N'_{ЦМВ-рп}$ - количество эксплуатируемых пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$N'_{ЦМВ-кп}$ - количество эксплуатируемых пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги.

VIII. Расчет ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава

39. В рамках настоящей Методики ставки платы за капитальный ремонт подвижного состава определяются в разрезе железных дорог по каждому виду тяги с использованием модели ремонтного цикла.

40. Расчет ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава осуществляется дифференцированно по сериям электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, электровозов, тепловозов.

41. Расчет стоимостной основы ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава осуществляется исходя из средней стоимости выполнения капитального ремонта по программам КР-1, КР-2 на единицу подвижного состава, курсирующего в пригородном сообщении, и среднегодового количества ремонтных событий по каждой из указанных программ капитального ремонта.

41.1. Количество ремонтных событий определяется на основе эффективных нормативных показателей межремонтного пробега и/или межремонтного временного периода по соответствующей программе капитального ремонта, предусматривающих принципы определения указанных показателей с учетом установления расчетной кратности выполнения ремонтных событий исходя из параметров системы планово-предупредительных ремонтов, определенных нормативами межремонтного пробега по отраслевым нормативам.

41.2. Средняя стоимость капитального ремонта единицы подвижного состава определяется исходя из следующих стоимостных показателей,

учитываемых в расчете в ценах периода регулирования:

- размеры стоимости проведения ремонта единицы подвижного состава по программам КР-1 и КР-2 соответствующими сторонними организациями (в случае выполнения капитального ремонта подрядным способом);

- удельные расходы ОАО «РЖД» по капитальному ремонту единицы подвижного состава (в случае выполнения капитального ремонта хозяйственным способом);

- расходы на передислокацию единицы подвижного состава в (из) место проведения капитального ремонта;

- расходы ОАО «РЖД» на обязательное при выполнении капитального ремонта техническое обслуживание единицы подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в.

41.3. Средняя стоимость выполняемого силами ОАО «РЖД» капитального ремонта подвижного состава соответствующей серии определяется по каждой программе капитального ремонта в порядке, аналогичном предусмотренному подпунктом 41.2 настоящей Методики.

42. Расчет ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава электровозной и тепловозной тяги осуществляется отдельно по электровозам и тепловозам и пассажирским вагонам локомотивной тяги с учетом дифференциации стоимости единицы ремонта (платы за единицу ремонта) по сериям тягового подвижного состава и типам вагонов локомотивной тяги.

43. Расчет ставки платы за капитальный ремонт одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги ($P(KP_{ЭП})^i$), осуществляется на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости капитального ремонта электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, в расчете на вагоно-километр работы в пригородном пассажирском сообщении, по программам КР-1 ($C(KP - 1_{ЭП})^i_{ваг-км}$), КР-2 ($C(KP - 2_{ЭП})^i_{ваг-км}$) в

соответствии со следующей формулой:

$$П(KP_{ЭП})^i = C(KP - 1_{ЭП})^i_{ваг-км} + C(KP - 2_{ЭП})^i_{ваг-км} \cdot (53)$$

43.1. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР-2 электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо *i*-ой железной дороги, для в расчете на 1 вагоно-км ($C(KP - 2_{ЭП})^i_{ваг-км}$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{ЭП})^i_{ваг-км} = \frac{K(KP - 2_{ЭП})^i \cdot C(KP - 2_{ЭП})^i_{ед}}{ОР^i_{ваг-кмЭП}}, (54)$$

где:

$K(KP - 2_{ЭП})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо *i*-ой железной дороги;

$C(KP - 2_{ЭП})^i_{ед}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо *i*-ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в;

$ОР^i_{ваг-кмЭП}$ - планируемый на период регулирования объем вагоно-километровой работы в пригородном сообщении электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо *i*-ой железной дороги (без учета работы в хозяйственном движении).

43.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов

соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги ($K(KP - 2_{ЭП})^i$), определяется с учетом установленных по программе КР-2 норм периодичности капитального ремонта электропоездов соответствующей серии по следующей формуле:

$$K(KP - 2_{ЭП})^i = \left(\frac{S'_{сут,ЭП} \cdot 365}{S(KP - 2_{ЭП})'_{эф.н}} \cdot n_{пр,ЭП} + \frac{1}{T(KP - 2_{ЭП})'_{эф.н}} \cdot n_{пр,ЭП} \right), \quad (55)$$

где:

$S'_{сут,ЭП}$ - среднесуточный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, ремонтное событие которого наступает по достижении межремонтного пробега;

$S(KP - 2_{ЭП})'_{эф.н}$ - эффективный нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электропоездов по программе КР-2;

$T(KP - 2_{ЭП})'_{эф.н}$ - эффективный нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электропоездов по программе КР-2;

$n'_{пр,ЭП}$ - количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении эффективного нормативного межремонтного пробега;

$n_{пр,ЭП}$ - количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении нормативного

межремонтного периода.

43.1.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги ($C(KP - 2_{ЭП})'_{ед}$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{ЭП})'_{ед} = C(KP - 2_{ЭП})'_{баз} + C(KP - 2_{ЭП})'_{пер} + C(KP - 2_{ЭП})'_{ТО-5}, \quad (56)$$

где:

$C(KP - 2_{ЭП})'_{баз}$ - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

$C(KP - 2_{ЭП})'_{пер}$ - средняя стоимость передислокации одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-2;

$C(KP - 2_{ЭП})'_{ТО-5}$ - средняя стоимость технического обслуживания по программам ТО-5б, ТО-5 водного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги.

43.1.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{ЭП})'_{ед} = \sum_{s=1}^m C(KP - 2)'_s \cdot d'_s + C(KP - 2)'_{РЖД} \cdot d'_{РЖД}, \quad (57)$$

где:

$C(KP - 2)_s^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

d_s^i - доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s -й сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m - количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта по программе КР-2 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(KP - 2)_{РЖД}^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

$d_{РЖД}^i$ - доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР-2 осуществляется силами ОАО «РЖД».

43.1.3.1. Средняя стоимость капитального ремонта одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, по программе КР-2 силами соответствующей s -й сторонней организации ($C(KP - 2_{ЭП})_s^i$) определяется с учетом ее дифференциации по типам вагонов по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{ЭП})_s^i = C(KP - 2_{мст.гр})_s^i \cdot d_s^{i, мст.гр} + C(KP - 2_{грм.зоп})_s^i \cdot d_s^{i, грм.зоп} + C(KP - 2_{грм.гр})_s^i \cdot d_s^{i, грм.гр}$$

, (58)

где:

$C(KP - 2_{\text{мот.пр}})_s^i$ - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-2 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации;

$d_s^{i,\text{мот.пр}}$ - доля моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s -й сторонней организации;

$C(KP - 2_{\text{прич.гол}})_s^i$ - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-2 прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации;

$d_s^{i,\text{прич.гол}}$ - доля прицепных головных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s -й сторонней организации;

$C(KP - 2_{\text{прич.пр}})_s^i$ - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-2 прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации;

$d_s^{i,\text{прич.пр}}$ - доля прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s -й сторонней организации.

43.2. Удельная стоимость капитального ремонта электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, по программе КР-1 в расчете на 1 вагоно-км ($C(KP - 1_{ЭП})'_{ваг-км}$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 1_{ЭП})'_{ваг-км} = \frac{K(KP - 1_{ЭП})' \cdot C(KP - 1_{ЭП})'_{ед}}{OP^k_{ваг-кмЭП}}, \quad (59)$$

где:

$K(KP - 1_{ЭП})'$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, курсирующего в пригородном пассажирском сообщении;

$C(KP - 1_{ЭП})'_{ед}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в;

$OP^k_{ваг-кмЭП}$ - планируемый на период регулирования объем вагоно-километровой работы электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги (без учета работы в хозяйственном движении).

43.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги ($K(KP - 1_{ЭП})'$), определяется с учетом периодичности капитального ремонта по программе КР-1 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, по следующей формуле:

$$K(KP - 1_{ЭП})^i = \left(\frac{S_{\text{сум.ЭП}}^i \cdot 365}{S(KP - 1_{ЭП})_{\text{эф.н}}^i} \cdot n_{\text{пр.ЭП}} + \frac{1}{T(KP - 1_{ЭП})_{\text{эф.н}}^i} \cdot n_{\text{вр.ЭП}} \right), \quad (60)$$

где:

$S(KP - 1_{ЭП})_{\text{эф.н}}^i$ - эффективный нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта по программе КР-1 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$T(KP - 1_{ЭП})_{\text{эф.н}}^i$ - эффективный нормативный межремонтный период одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта по программе КР-1 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$n_{\text{пр.ЭП}}^i$ - количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

$n_{\text{вр.ЭП}}^i$ - количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении нормативного межремонтного периода.

43.2.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -й железной дороги ($C(KP - 1_{ЭП})_{\text{ед}}^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 1_{ЭП})'_{ед} = C(KP - 1_{ЭП})'_{баз} + C(KP - 1_{ЭП})'_{пер} + C(KP - 1_{ЭП})'_{ТО-5}, \quad (61)$$

где:

$C(KP - 1_{ЭП})'_{баз}$ - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

$C(KP - 1_{ЭП})'_{пер}$ - средняя стоимость передислокации одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-2;

$C(KP - 1_{ЭП})'_{ТО-5}$ - средняя стоимость технического обслуживания одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, по программам ТО-5б, ТО-5в.

43.2.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 1_{ЭП})'_{ед} = \sum_{s=1}^m C(KP - 1)'_s \cdot d'_s + C(KP - 1)'_{РЖД} \cdot d'_{РЖД}, \quad (62)$$

где:

$C(KP - 1)'_s$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

d'_s - доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в s -й сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m - количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта по программе КР-1 электропоездов s -й серии, приписанных к депо i -ой железной дороги;

$C(KP - 1)_{РЖД}'$ - средняя стоимость капитального ремонта одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, по программе КР-1, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

$d'_{РЖД}$ - доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, капитальный ремонт по программе КР-1 которых осуществляется силами ОАО «РЖД».

43.2.3.1. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i -ой железной дороги, силами соответствующей s -й сторонней организации ($C(KP - 1_{ЭП})'_s$) определяется с учетом ее дифференциации по типам вагонов по следующей формуле:

$$C(KP - 1_{ЭП})'_s = C(KP - 1_{мот.гр})'_s \cdot d'^{1, мот.гр}_s + C(KP - 1_{прим.зол})'_s \cdot d'^{1, прим.зол}_s + C(KP - 1_{прим.гр})'_s \cdot d'^{1, прим.гр}_s$$

, (63)

где:

$C(KP - 1_{мот.гр})'_s$ - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-1 моторного промежуточного вагона электропоездов

соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации;

$d_s^{1, \text{м.п.}}$ - доля моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации;

$C(KP - 1_{\text{приц гол}})_s^i$ - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-1 прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации;

$d_s^{1, \text{приц гол}}$ - доля прицепных головных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации;

$C(KP - 1_{\text{приц п}})_s^i$ - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-1 прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги, силами s -й сторонней организации;

$d_s^{1, \text{приц п}}$ - доля прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i -ой железной дороги,

проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации.

44. Расчет ставок платы за капитальный ремонт рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 43 настоящих Методических рекомендаций.

45. Расчет ставки платы за капитальный ремонт электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении

на территории i -й железной дороги ($\Pi(KP_{ЭП})^i$), осуществляется на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости капитального ремонта электровозов по программам СР ($C(CP_{ЭВ})^i_{лок-км}$) и КР ($C(KP_{ЭВ})^i_{лок-км}$) в расчете на локомотиво-километр работы подвижного состава электровозной тяги в соответствии со следующей формулой:

$$\Pi(KP_{ЭП})^i = C(CP_{ЭВ})^i_{лок-км} + C(KP_{ЭВ})^i_{лок-км}. \quad (64)$$

45.1. Удельная стоимость капитального ремонта по программе СР электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в расчете на 1 локомотиво-км ($C(CP_{ЭВ})^i_{лок-км}$), определяется по следующей формуле:

$$C(CP_{ЭВ})^i_{лок-км} = \frac{K(CP_{ЭВ})^i \cdot C(CP_{ЭВ})^i_{ед}}{OP^i_{лок-кмЭВ}}, \quad (65)$$

где:

$K(CP_{ЭВ})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе СР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$C(CP_{ЭВ})^i_{ед}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию электровозов в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание электровозов по программам ТО-5б, ТО-5в;

$OP_{лок-кмЭВ}^i$ - планируемый на период регулирования объем локомотиво-километровой работы соответствующего подвижного состава электровозной тяги на территории i -й железной дороги во всех видах движения (без учета работы в хозяйственном движении).

45.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе СР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги ($K(CP_{ЭВ})^i$), определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР по следующей формуле:

$$K(CP_{ЭВ})^i = \left(\frac{S_{сут.ЭВ}^i \cdot 365}{S(CP_{ЭВ})_{эф.н}^i} \cdot n_{пр.ЭВ}^i + \frac{1}{T(CP_{ЭВ})_{эф.н}^i} \cdot n_{вр.ЭВ}^i \right), (66)$$

где:

$S_{сут.ЭВ}^i$ - среднесуточный пробег одного электровоза соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, ремонтное событие которого наступает по достижении межремонтного пробега;

$S(CP_{ЭВ})_{эф.н}^i$ - эффективный нормативный межремонтный пробег одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР;

$T(CP_{ЭВ})_{эф.н}^i$ - эффективный нормативный межремонтный период для одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР;

$n_{пр.ЭВ}^i$ - количество электровозов эксплуатируемого парка электровозов

соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении эффективного нормативного межремонтного пробега;

$n'_{ep,ЭВ}$ - количество электровозов эксплуатируемого парка электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении эффективного нормативного межремонтного периода.

45.1.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги ($C(CP)_{ed}^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(CP_{ЭВ})_{ed}^i = C(CP_{ЭВ})_{баз}^i + C(CP_{ЭВ})_{пер}^i + C(CP_{ЭВ})_{ТО-5}^i, \quad (67)$$

где:

$C(CP_{ЭВ})_{баз}^i$ - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (локомотиворемонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

$C(CP_{ЭВ})_{пер}^i$ - средняя стоимость передислокации одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе СР;

$C(CP_{ЭВ})_{ТО-5}^i$ - средняя стоимость технического обслуживания одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном

пассажирском движении на территории i -й железной дороги, по программам ТО-5б, ТО-5в.

45.1.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$C(CP_{ЭВ})'_{ед} = \sum_{s=1}^m C(CP)'_s \cdot d'_s + C(CP)'_{РЖД} \cdot d'_{РЖД}, \quad (68)$$

где:

$C(CP)'_s$ - средняя стоимость капитального ремонта одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, по программе СР силами s -й сторонней организации (локомотиворемонтного завода), планируемая на период регулирования;

d'_s - доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе СР в s -й сторонней организации (локомотиворемонтном заводе);

m - количество сторонних организаций, капитальный ремонт по программе СР которых осуществляется сторонними организациями;

$C(CP)'_{РЖД}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

$d'_{РЖД}$ - доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги,

капитальный ремонт которых по программе СР осуществляется силами ОАО «РЖД».

45.2. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в расчете на 1 локомотиво-км ($C(KP_{ЭВ})'_{лок-км}$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP_{ЭВ})'_{лок-км} = \frac{K(KP_{ЭВ})' \cdot C(KP_{ЭВ})'_{ед}}{OP'_{лок-кмЭВ}}, \quad (69)$$

где:

$K(KP_{ЭВ})'$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$C(KP_{ЭВ})'_{ед}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию электровозов в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание электровозов по программам ТО-5б, ТО-5в;

$OP'_{лок-кмЭВ}$ - планируемый на период регулирования объем локомотиво-километровой работы соответствующего подвижного состава электровозной тяги на территории i -й железной дороги во всех видах движения (без учета работы в хозяйственном движении).

45.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении

на территории i -й железной дороги ($K(KP_{ЭВ})^i$), определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР по следующей формуле:

$$K(KP_{ЭВ})^i = \left(\frac{S'_{сут,ЭВ} \cdot 365}{S(KP_{ЭВ})'_{эф.н.}} \cdot n'_{пр,ЭВ} + \frac{1}{T(KP_{ЭВ})'_{эф.н.}} \cdot n'_{вр,ЭВ} \right), (70)$$

где:

$S'_{сут,ЭВ}$ - среднесуточный пробег одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, ремонтное событие которого наступает по достижении межремонтного пробега;

$S(KP_{ЭВ})'_{эф.н.}$ - эффективный нормативный межремонтный пробег одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе КР;

$T(KP_{ЭВ})'_{эф.н.}$ - эффективный нормативный межремонтный период для одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе КР;

$n'_{пр,ЭВ}$ - количество электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении эффективного нормативного межремонтного пробега;

$n'_{вр,ЭВ}$ - количество электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении эффективного нормативного межремонтного периода.

45.2.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги ($C(KP_{ЭВ})'_{ед}$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP_{ЭВ})'_{ед} = C(KP_{ЭВ})'_{баз} + C(KP_{ЭВ})'_{пер} + C(KP_{ЭВ})'_{ТО-5}, \quad (71)$$

где:

$C(KP_{ЭВ})'_{баз}$ - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (локомотиворемонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

$C(KP_{ЭВ})'_{пер}$ - средняя стоимость передислокации одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР;

$C(KP_{ЭВ})'_{ТО-5}$ - средняя стоимость технического обслуживания одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, по программам ТО-5б, ТО-5в.

45.2.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$C(KP_{ЭВ})'_{ед} = \sum_{s=1}^m C(KP)'_s \cdot d'_s + C(KP)'_{РЖД} \cdot d'_{РЖД}, \quad (72)$$

где:

$C(KP_{ЭВ})'_{ед}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, силами s -й сторонней организации (локомотиворемонтного завода), планируемая на период регулирования;

d'_s - доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР в s -й сторонней организации (локомотиворемонтном заводе);

m - количество сторонних организаций, капитальный ремонт по программе СР которых осуществляется сторонними организациями;

$C(KP)'_{РЖД}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

$d'_{РЖД}$ - доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР осуществляется силами ОАО «РЖД».

46. Расчет ставок платы за капитальный ремонт тепловозов по программам СР и КР осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 46 настоящей Методики.

47. Расчет ставки платы за капитальный ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном

пассажирском движении на территории i -й железной дороги ($\Pi(KP_{\text{ЦМВ}})^i$), осуществляется на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программам КР-2 ($C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг-км}}^i$) и КР-1 ($C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг-км}}^i$) в расчете на вагоно-километр работы подвижного состава локомотивной тяги в соответствии со следующей формулой:

$$\Pi(KP_{\text{ЦМВ}})^i = C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг-км}}^i + C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг-км}}^i. \quad (73)$$

47.1. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР-2 пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, для в расчете на 1 вагоно-км ($C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг-км}}^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг-км}}^i = \frac{K(KP - 2_{\text{ЦМВ}})^i \cdot C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг}}^i}{OP_{\text{ваг-км, ЦМВ}}^i}, \quad (74)$$

где:

$K(KP - 2_{\text{ЦМВ}})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ваг}}^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа,

используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта;

$OP'_{\text{ваг-кмЦМВ}}$ - планируемый на период регулирования объем вагоно-километровой работы пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги (без учета работы в хозяйственном движении).

47.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, $(K(KP - 2_{\text{ЦМВ}}))'$, определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-2 по следующей формуле:

$$K(KP - 2_{\text{ЦМВ}})' = N'_{\text{ЦМВ}} \cdot \frac{1}{28}, (75)$$

где:

$N'_{\text{ЦМВ}}$ - общее количество пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги.

47.1.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, $(C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ед}})$, определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ед}}^i = C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{баз}}^i + C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{пер}}^i, \quad (76)$$

где:

$C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{баз}}^i$ - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

$C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{пер}}^i$ - средняя стоимость передислокации одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-2.

47.1.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 2_{\text{ЦМВ}})_{\text{ед}}^i = \sum_{s=1}^m C(KP - 2)_s^i \cdot d_s^i + C(KP - 2)_{\text{РЖД}}^i \cdot d_{\text{РЖД}}^i, \quad (77)$$

где:

$C(KP - 2)_s^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й

железной дороги, силами s-й сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

d_s^i - доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s-й сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m - количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-2;

$C(KP - 2)_{РЖД}^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

$d_{РЖД}^i$ - доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР-2 осуществляется силами ОАО «РЖД».

47.2. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР-1 пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для в расчете на 1 вагоно-км ($C(KP - 1_{ЦМВ})_{ваг-км}^i$), определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 1_{ЦМВ})_{ваг-км}^i = \frac{K(KP - 1_{ЦМВ})^i \cdot C(KP - 1_{ЦМВ})_{ваг}^i}{OP_{ваг-км, ЦМВ}^i}, \quad (78)$$

где:

$K(KP - 1_{ЦМВ})^i$ - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги;

$C(KP - 1_{ЦМВ})^i_{ед}$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом удельных расходов на его передислокацию в (из) место проведения текущего ремонта;

$OP^i_{ваг-кмЦМВ}$ - планируемый на период регулирования объем вагово-километровой работы пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги (без учета работы в хозяйственном движении).

47.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, $(K(KP - 1_{ЦМВ})^i)$, определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-1 по следующей формуле:

$$K(KP - 1_{ЦМВ})^i = N^i_{ЦМВ} \cdot \frac{3}{28}, (79)$$

где:

$N_{\text{ЦМВ}}^i$ - общее количество пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги.

47.2.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, $(C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{ед}}^i)$, определяется по следующей формуле:

$$C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{ед}}^i = C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{баз}}^i + C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{пер}}^i, \quad (80)$$

где:

$C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{баз}}^i$ - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

$C(KP - 1_{\text{ЦМВ}})_{\text{пер}}^i$ - средняя стоимость передислокации одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-1.

47.2.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, определяется по следующей

формуле:

$$C(KP - 1_{ЦМВ})_{ед}^i = \sum_{s=1}^m C(KP - 1)_s^i \cdot d_s^i + C(KP - 1)_{РЖД}^i \cdot d_{РЖД}^i, (81)$$

где:

$C(KP - 1)_s^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, силами соответствующей сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

d_s^i - доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m - количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-1;

$C(KP - 1)_{РЖД}^i$ - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

$d_{РЖД}^i$ - доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i -й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР-1 осуществляется силами ОАО «РЖД».

IX. Целевой уровень рентабельности

48. Целевой уровень рентабельности расходов на текущий период ($r_c^{цел}$), обеспечивающий условия для привлечения субъектом регулирования средств, необходимых для обновления основных фондов, используемых при осуществлении пассажирских перевозок в пригородных поездах, рассчитывается только с учетом обеспечения ОАО «РЖД» закупки подвижного состава, определяется с учетом средневзвешенной стоимости капитала субъекта регулирования в соответствии со следующей формулой:

$$r_c^{цел} = \frac{K_{nc} \cdot r_K}{(1 - T_{эфф}) \cdot C_{nc,t}}, \quad (82)$$

где:

K_{nc} - стоимость внеоборотных активов субъекта регулирования в части основных средств, незавершенного строительства, нематериальных активов, отнесенная на услуги железнодорожного транспорта по перевозке пассажиров в пригородном сообщении;

r_K - норма рентабельности основного капитала, определяемая как средневзвешенная стоимость капитала субъекта регулирования;

$C_{nc,t}$ - ожидаемые в текущем периоде расходы, связанные с оказанием услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении;

$T_{эфф}$ - ожидаемый в текущем периоде размер эффективной ставки налога на прибыль субъекта регулирования, с учетом прогноза суммы доходов и расходов, увеличивающих (уменьшающих) налоговую базу субъекта регулирования.

48.1. Стоимость внеоборотных активов субъекта регулирования, отнесенная на услуги железнодорожного транспорта по перевозке пассажиров в

пригородном сообщении (K_{nc}), определяется в соответствии с отчетными данными субъекта регулирования о расходах на амортизацию за отчетный год, предшествующий текущему, по следующей формуле:

$$K_{nc} = K_{общ} \cdot \frac{A_{nc,t-1}}{A_{сов,t-1}}, \quad (83)$$

где:

$K_{общ}$ - суммарная стоимость основных средств (строка 1150 Бухгалтерского баланса с учетом пояснений к нему в соответствии с формами, утвержденными приказом Минфина России от 02.07.2010 № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (зарегистрирован Минюстом России 02.08.2010, регистрационный № 18023), с изменениями, внесенными приказами Минфина России от 05.10.2011 № 124н (зарегистрирован Минюстом России 13.12.2011, регистрационный № 22599), от 17.08.2012 № 113н (зарегистрирован Минюстом России 04.10.2012, регистрационный № 25592), от 04.12.2012 № 154н (зарегистрирован Минюстом России 29.12.2012, регистрационный № 26501), от 06.04.2015 № 57н (зарегистрирован Минюстом России 30.04.2015, регистрационный № 37103), по состоянию на начало действия настоящей Методики, незавершенного строительства (строка 5240 Бухгалтерского баланса), нематериальных активов (строка 1110 Бухгалтерского баланса), по данным бухгалтерского баланса на конец отчетного периода, предшествующего текущему;

$A_{nc,t-1}$ - размер амортизационных отчислений, относимых на пассажирские перевозки в пригородном сообщении, в соответствии с данными отдельного учета доходов и расходов за последний отчетный год, предшествующий текущему;

$A_{сов,t-1}$ - общий размер амортизационных отчислений субъекта регулирования за последний отчетный год, предшествующий текущему.

48.2. Норма рентабельности основного капитала (r_k), определяемая как

средневзвешенная стоимость капитала субъекта регулирования, рассчитывается по следующей формуле:

$$r_k = r_e \cdot [ДЗК1 \cdot (1 - T_{ном}) + ДЗК2] + r_e \cdot ДСК, \quad (84)$$

где:

r_d - стоимость использования заемных средств;

r_e - стоимость использования собственного капитала;

ДЗК1 - доля заемных средств в структуре среднегодовой стоимости капитала субъекта регулирования, расходы по обслуживанию которых уменьшают облагаемую базу по налогу на прибыль;

ДЗК2 - доля заемных средств в структуре среднегодовой стоимости капитала субъекта регулирования, расходы по обслуживанию которых не снижают облагаемую базу по налогу на прибыль;

ДСК - доля собственного капитала в структуре среднегодовой стоимости капитала субъекта регулирования;

$T_{ном}$ - номинальная ставка налога на прибыль, установленная в рамках налогового законодательства Российской Федерации.

48.2.1. Стоимость использования заемных средств определяется как средневзвешенная процентная ставка по полученным займам и кредитам, включая привлеченные средства путем выпуска и продажи облигаций. В отсутствие детализированной информации о процентных ставках по кредитам и займам расчетная стоимость использования заемных средств определяется как предельная величина процентов, признаваемых расходом в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации.

В случае, если субъектом регулирования привлекаются рублевые и валютные заемные средства, стоимость использования заемных средств (r_d) рассчитывается по следующей формуле:

$$r_d = r_{d,руб} \cdot ДЗК_{руб} + (r_{d,вал} + \Delta_{вал}) \cdot ДЗК_{вал}, \quad (85)$$

где:

$r_{d,руб}$ - стоимость (средневзвешенная процентная ставка) использования заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе, номинированных в рублях;

$ДЗК_{руб}$ - доля заемных средств, номинированных в рублях, в общем объеме заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе;

$r_{d,вал}$ - стоимость (средневзвешенная процентная ставка) использования заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе, номинированных в иностранной валюте;

$\Delta_{вал}$ - прогнозное изменение курса рубля к иностранной валюте, в которой привлекались заемные средства, на конец текущего периода;

$ДЗК_{вал}$ - доля заемных средств, номинированных в иностранной валюте, в общем объеме заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе.

48.2.2. Стоимость использования собственного капитала (r_c) определяется эквивалентной средней доходности еврооблигации Россия-2042, соответствующей среднему геометрическому значению ее доходности, рассчитанному по данным котировок на ММВБ за последние 6 месяцев, предшествующих периоду расчета предельных уровней тарифов.

48.2.3. Показатели ДЗК1, ДЗК2 и ДСК, определяющие доли заемных и собственных средств в структуре капитала субъекта регулирования, рассчитываются по формулам:

$$ДЗК1 = \left[\frac{ЗК}{ЗК + СК} \right] * \frac{Пр_{руб}}{Пр_{сов}}, \quad (86)$$

$$ДЗК2 = \left[\frac{ЗК}{ЗК + СК} \right] * \frac{(Пр_{сов} - Пр_{руб})}{Пр_{сов}}, \quad (87)$$

$$ДСК = \frac{СК}{ЗК + СК}, (88)$$

где:

$ЗК$ - стоимость долговых обязательств, которая определяется суммированием долгосрочных обязательств (строка 1410 Бухгалтерского баланса), отложенных налоговых обязательств (строка 1420 Бухгалтерского баланса) без учета оценочных обязательств (строки 1430, 1540 Бухгалтерского баланса) и краткосрочных займов и кредитов (строка 1510 Бухгалтерского баланса) субъекта регулирования по данным бухгалтерского баланса за финансовый год, предшествующий текущему;

$СК$ - стоимость собственного капитала (строка 1320 Бухгалтерского баланса), увеличенная на размер доходов будущих периодов (строка 1530 Бухгалтерского баланса) и оценочных обязательств (строки 1430, 1540 Бухгалтерского баланса) субъекта регулирования по данным бухгалтерского баланса за финансовый год, предшествующий текущему;

$Пр_{нб}$ - размер процентов к уплате субъекта регулирования по долгосрочным долговым обязательствам, признаваемых расходом в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации, по данным отчета за финансовый год, предшествующий текущему;

$Пр_{сов}$ - общий размер начисленных процентов по долгосрочным долговым обязательствам субъекта регулирования, по данным отчета за финансовый год, предшествующий текущему.

Доли заемных и собственных средств в структуре капитала субъекта регулирования рассчитываются с учетом фактических величин данных показателей, а также мер по оптимизации структуры капитала.

С учетом целевой структуры капитала доля заемного капитала устанавливается равной 0,1.

В случае если фактическая доля заемного капитала, определенная (прогнозируемая) на соответствующий финансовый год, превышает значение данного показателя, установленное в рамках целевой структуры капитала, при формировании нормативной прибыли на данный финансовый год доля заемных средств принимается на уровне фактической.

В случае если фактическая доля заемного капитала, определенная (прогнозируемая) на соответствующий финансовый год, ниже значения 0,1, при формировании нормативной прибыли на данный финансовый год применяются параметры целевой структуры капитала.

При этом расчет целевого уровня рентабельности расходов осуществляется с учетом увеличения кредитного портфеля в рамках целевой структуры капитала, в случае если оно взаимоувязано с соответствующим изменением кредитного рейтинга субъекта регулирования и стоимости обслуживания заемного капитала и не приводит к увеличению долговой нагрузки на субъект регулирования, не позволяющей привлекать дополнительные заемные средства.

<p>Расходы исполнительных подразделений ОАО «РЖД»</p> <p>Центральная дирекция железнодорожного вокзального состава 6656 - Дирекция ремонт пассажирских вагонов, санитай в вагонах, работающие в пассажирских перевозках в пригородных сообщениях</p> <p>Центральная дирекция железнодорожного вокзального состава 6657 - Дирекция ремонт пассажирских вагонов, санитай в вагонах, работающие в пассажирских перевозках в пригородных сообщениях</p> <p>Общественные расходы (на расходы на содержание вагона)</p>	<p>Расходы исполнительных подразделений ОАО «РЖД»</p> <p>Центральная дирекция железнодорожного вокзального состава 6656 - Дирекция ремонт пассажирских вагонов, санитай в вагонах, работающие в пассажирских перевозках в пригородных сообщениях</p> <p>Центральная дирекция железнодорожного вокзального состава 6657 - Дирекция ремонт пассажирских вагонов, санитай в вагонах, работающие в пассажирских перевозках в пригородных сообщениях</p> <p>Общественные расходы (на расходы на содержание вагона)</p>
<p>Клиппинг ремонт железнодорожных вагонов</p>	<p>Расходы исполнительных подразделений ОАО «РЖД»</p> <p>Центральная дирекция железнодорожного вокзального состава 6657 - Клиппинг вагона ремонт пассажирских вагонов, санитай в вагонах, работающие в пассажирских перевозках в пригородных сообщениях</p> <p>Общественные расходы (на расходы на содержание вагона)</p>
<p>* с указанием источников финансирования (Форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы</p>	

Сводная форма по объемным показателям деятельности ОАО «РЖД», связанной с оказанием пригородным пассажирским компаниям услуг по аренде подвижного состава Дорога _____; вид подвижного состава электропоезда

Объемный показатель деятельности*			Линейное предприятие 1 принадлежности дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности дороги
тыс. поездо-км					
тыс. ваг-км					
вагоно-часы					
поездо-часы					
текущий ремонт (количество ремонтных событий)	тр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-3	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			Линейное предприятие 1 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности другой дороги
текущий ремонт (количество ремонтных событий)	тр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-3	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
		серия ПС 1			

	кр-2	серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			

* с указанием источников данных (форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы

**Сводная форма по объемным показателям деятельности ОАО «РЖД», связанной с оказанием пригородным пассажирским компаниям услуг по аренде подвижного состава Дорога _____; вид подвижного состава
рельсовые автобусы**

Объемный показатель деятельности*			Линейное предприятие 1 принадлежности дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности дороги
тыс. поездо-км					
тыс. ваг-км					
вагоно-часы					
поездо-часы					
текущий ремонт (количество ремонтных событий)	тр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-3	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			Линейное предприятие 1 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности другой дороги
текущий ремонт (количество ремонтных событий)	тр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-3	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС 2			

Объемный показатель деятельности		серия ПС N	ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			

* с указанием источников данных (форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы

Сводная форма по объемным показателям деятельности ОАО «РЖД», связанной с оказанием пригородным пассажирским компаниям услуг по аренде подвижного состава Дорога _____; вид подвижного состава дизель-поезда и автомотриссы

Объемный показатель деятельности*			Линейное предприятие 1 принадлежности дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности дороги
тыс. поездо-км					
тыс. ваг-км					
вагоно-часы					
поездо-часы					
текущий ремонт (количество ремонтных событий)	тр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-3	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			Линейное предприятие 1 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности другой дороги
текущий ремонт (количество ремонтных событий)	тр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	тр-3	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			

		серия ПС N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врс N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
Объем передислокации (вагоно-км)	кр-1	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			
	кр-2	серия ПС 1			
		серия ПС 2			
		серия ПС N			

* с указанием источников данных (форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы

**Сводная форма по объемным показателям деятельности ОАО «РЖД», связанной с оказанием пригородным пассажирским компаниям услуг по аренде подвижного состава Дорога _____; вид подвижного состава
электровоз**

Объемный показатель деятельности*			Линейное предприятие 1 принадлежности дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности дороги
тыс. поездо-км					
тыс. ваг-км					
тыс. локомотиво-км					
вагоно-часы					
поездо-часы					
локомотиво-часы					
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объемный показатель деятельности			Линейное предприятие 1 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности другой дороги
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			
	ср	серия ЭВ 1			
		серия ЭВ 2			
		серия ЭВ N			

* с указанием источников данных (форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы

**Сводная форма по объемным показателям деятельности ОАО «РЖД», связанной с оказанием пригородным пассажирским компаниям услуг по аренде подвижного состава Дорога _____; вид подвижного состава
тепловоз**

Объемный показатель деятельности*			Линейное предприятие 1 принадлежности дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности дороги
тыс. поездо-км					
тыс. ваг-км					
тыс. локомотиво-км					
вагоно-часы					
поездо-часы					
локомотиво-часы					
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объемный показатель деятельности			Линейное предприятие 1 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности другой дороги
капитальный ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
капитальный ремонт, выполняемый подрядным способом (количество ремонтных событий)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
Объем передислокации (локомотиво-км)	кр	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			
	ср	серия ТВ 1			
		серия ТВ 2			
		серия ТВ N			

* с указанием источников данных (форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы

Сводная форма по объемным показателям деятельности ОАО «РЖД», связанной с оказанием пригородным пассажирским компаниям услуг по аренде подвижного состава Дорога _____; вид подвижного состава **цельнометаллические вагоны**

Объемный показатель деятельности*			Линейное предприятие 1 принадлежности дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности дороги
тыс. поездо-км					
тыс. ваг-км					
вагоно-часы					
поездо-часы					
деповской ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объем передислокации (вагоно-км)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
деповской ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объем передислокации (вагоно-км)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объемный показатель деятельности			Линейное предприятие 1 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 2 принадлежности другой дороги	Линейное предприятие 3 принадлежности другой дороги
деповской ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объем передислокации (вагоно-км)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объемный показатель деятельности			ВРЗ 1	ВРЗ 2	врз N
деповской ремонт, выполняемый собственником подвижного состава (количество ремонтных событий)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			
Объем передислокации (вагоно-км)	др	серия (тип) ЦМВ 1			
		серия (тип) ЦМВ 2			
		серия (тип) ЦМВ N			

* с указанием источников данных (форм отчетности ОАО «РЖД»), используемых при заполнении указанной таблицы

Приложение №3

Таблица № 1

Зависимость прямых расходов от изменения объема работ по управлению и эксплуатации и техническому обслуживанию подвижного состава (электропоезд)

Статья	элементы затрат				измеритель
	затраты на оплату труда	отчисления на социальные нужды	материалы	прочие затраты	
3226 - Обслуживание электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	60%	40%	поездо-час
3228 - Работа электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)	40%	40%	60%	40%	
3233 - Подача-уборка поездов перевозчика за рамках технологического процесса, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	60%	40%	
6284 - Техническое обслуживание электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	вагоно-км

Таблица № 2

Зависимость прямых расходов от изменения объема работ по управлению и эксплуатации и техническому обслуживанию подвижного состава (рельсовый автобус)					
Статья	элементы затрат				измеритель
	затраты на оплату труда	отчисления на социальные нужды	материалы	прочие затраты	
3626 - Обслуживание рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	60%	40%	поездо-час
3628 - Работа электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)	40%	40%	60%	40%	
3630 - Работа рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)	40%	40%	60%	40%	
6784 - Техническое обслуживание рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	вагоно-км

Таблица № 3

Зависимость прямых расходов от изменения объема работ по управлению и эксплуатации и техническому обслуживанию подвижного состава (дизель-поезд и автомотриса)

Статья	элементы затрат				измеритель
	затраты на оплату труда	отчисления на социальные нужды	материалы	прочие затраты	
3426 - Обслуживание (дизель-поезд и автомотриса, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении)	40%	40%	60%	40%	поездо-час
3428 - Работа дизель-поезд и автомотриса, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)	40%	40%	60%	40%	
3430 - Работа дизель-поезд и автомотриса, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)	40%	40%	60%	40%	
6484 - Техническое обслуживание дизель-поезд и автомотриса, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	вагоно-км

Таблица № 4

Зависимость прямых расходов от изменения объема работ по управлению и эксплуатации и сервисному обслуживанию подвижного состава (электровоз)

Статья	элементы затрат				измеритель
	затраты на оплату труда	отчисления на социальные нужды	материалы	прочие затраты	
5018 - Обслуживание пассажирских вагонов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	60%	40%	поездо-час
3128 - Работа электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)	40%	40%	60%	40%	
6184 - Техническое обслуживание электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	60%	60%	лок-км
6678 - Сервисное обслуживание электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	
6679 -Дополнительные работы по сервисному обслуживанию электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	

Зависимость прямых расходов от изменения объема работ по управлению и эксплуатации и сервисному обслуживанию подвижного состава (тепловоз)

Статья	элементы затрат				измеритель
	затраты на оплату труда	отчисления на социальные нужды	материалы	прочие затраты	
5018 - Обслуживание пассажирских вагонов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	60%	40%	поездо-час
3328 - Работа тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)	40%	40%	80%	40%	
3338 - Работа тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)	40%	40%	60%	40%	
6384 - Техническое обслуживание тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	лок-км
6680 - Сервисное обслуживание тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	
6681 - Дополнительные работы по сервисному обслуживанию тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении	40%	40%	80%	60%	

Таблица № 6

Зависимость прямых расходов от изменения объема работ по техническому обслуживанию подвижного состава (цельномателлический вагон локомотивной тяги)

Статья	элементы затрат				измеритель
	затраты на оплату труда	отчисления на социальные нужды	материалы	прочие затраты	
6623 - Техническое обслуживание по программе ТО-1 в пункте.формирования ,оборота, пассажирских вагонов сданных в аренду курсирующих в пригородном сообщении	40%	40%	60%	60%	ваг-км
6624 - Техническое обслуживание по программе ТО-2 в пункте.формирования ,оборота, пассажирских вагонов сданных в аренду курсирующих в пригородном сообщении	40%	40%	60%	60%	
6625 - Техническое обслуживание по программе ТО-3 в пункте.формирования ,оборота, пассажирских вагонов сданных в аренду курсирующих в пригородном сообщении	40%	40%	60%	60%	