



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ
(ФСТ-РОССИИ)

П Р И К А З

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВОБОД И ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

№ 397-т/2

г. Москва

26460

29 декабря 2012

от «18» декабря 2012 г.

**Об утверждении Методики определения ценовых пределов
(максимального и минимального уровней) тарифов на услуги
железнодорожного транспорта по перевозке грузов организациями
железнодорожного транспорта**

На основании Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 9 декабря 2010 года, ратифицированного Федеральным законом от 11 июля 2011 года № 173-ФЗ «О ратификации Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 29, ст. 4264), а также Положения о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 32, ст.4051), **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить прилагаемую Методику определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов организациями железнодорожного транспорта.

2. Настоящий приказ вступает в силу в установленном порядке.

Руководитель Федеральной
службы по тарифам



С. Новиков

Приложение
к приказу Федеральной
службы по тарифам
от «18» декабря 2012 года № 397-т/2

Методика определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов организациями железнодорожного транспорта

I. Общие положения

1. Настоящая Методика определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов организациями железнодорожного транспорта (далее – Методика) разработана в соответствии с Положением о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 32, ст. 4051) (далее – постановление Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643) в целях реализации пунктов 4 и 5 статьи 6 Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 9 декабря 2010 года, ратифицированного Федеральным законом от 11 июля 2011 года № 173-ФЗ «О ратификации Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 29, ст. 4264) (далее – Соглашение).

2. Методика предназначена для использования федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять государственное регулирование цен (тарифов) в сферах деятельности субъектов естественных монополий (далее – регулирующий орган), субъектами естественных монополий в сфере грузовых железнодорожных перевозок, выполняющими работы (оказывающими услуги), включенные в перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее – субъекты регулирования) тарифы, сборы и платы в отношении которых, регулируются государством, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643, при определении предельных максимальных и минимальных уровней тарифов, в границах

которых субъектам регулирования предоставляется право по увеличению (снижению) тарифов на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования (далее – услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов), осуществляемых по инфраструктуре ОАО «РЖД» и ОАО «АК «ЖДЯ», относительно базового уровня, устанавливаемого регулирующим органом на соответствующий финансовый год, а также при формировании финансовых планов субъектов регулирования, при определении потерь доходов субъектов регулирования, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

3. Настоящая Методика определяет основные положения по расчету:

- затрат, учитываемых при определении ценовых пределов тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при грузовых перевозках (далее – услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов) для среднесетевых условий;

- расчетного уровня рентабельности расходов субъекта регулирования в части грузовых перевозок, определяемой в рамках формирования предельного максимального уровня тарифов, обеспечивающей условия для обновления основных фондов, используемых при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок;

- предельных максимальных и минимальных уровней тарифов, сборов и плат на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, устанавливаемых для среднесетевых условий перевозок грузов в целях реализации субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов на указанные услуги в рамках данных ценовых пределов;

- предельных максимальных и минимальных уровней тарифов, сборов и плат на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, устанавливаемых в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг в целях обеспечения механизмов финансирования инвестиций в развитие отдельных участков (объектов) инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

II. Основные методологические принципы определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов

4. Расчет предельного максимального и минимального уровней тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов осуществляется на очередной период регулирования (финансовый год $t+1$) в текущем финансовом году t , на базе отчётных данных об объемах за предшествующий текущему финансовый год $t-1$, а также доходов и расходов, полученных в ходе ведения отдельного учёта доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок» за указанный период, сформированных в соответствии с приказом Минтранса России от 26 декабря 2010 года № 311 (зарегистрирован Минюстом России 12 апреля 2011 года, регистрационный № 20470), с изменениями и дополнениями, внесенными приказом ФСТ России от 26 декабря 2011 года № 330 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2011 года, регистрационный № 22834).

5. Предельный минимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов определяется на очередной период регулирования:

для среднесетевых условий в виде индекса к тарифам, сборам и плате на указанные услуги, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год;

для отдельных сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг в виде:

- индекса к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого для перевозок в отдельном сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, в том числе к определенным родам и классам перевозимых грузов;

- абсолютного значения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого для перевозок в отдельном сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, в том числе к определенным родам и классам перевозимых грузов.

5.1. Расчёт предельного минимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, определяемого для среднесетевых условий, осуществляется исходя из размера проектируемой на соответствующий финансовый год необходимой валовой выручки, обеспечивающей безубыточное функционирование инфраструктуры

железнодорожного транспорта и компенсацию затрат, связанных с работой локомотивов в грузовом движении, а также затрат, связанных с выполнением инвестиционных проектов в области инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, направленных на обеспечение транспортной безопасности, и проектируемой на данный финансовый год величины доходов от грузовых перевозок по инфраструктурной и локомотивной (без учета вокзальной) составляющим, доходов от реализации услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок на основе данных раздельного учета с учетом планируемого изменения объемов работ (грузооборота).

5.2. В случае принятия решений о реализации отдельных инфраструктурных проектов с привлечением средств частных инвесторов, являющихся пользователями железнодорожных транспортных услуг, в отдельных сегментах рынка могут устанавливаться пониженные тарифы, сборы и платы, обеспечивающие возврат средств частным инвесторам, участвующим в финансировании данных проектов при условии, что вводимые в рамках реализации инфраструктурных проектов объекты основных средств принадлежат субъекту регулирования на праве собственности или ином вещном праве.

Расчёт указанных тарифов, сборов и платы осуществляется с учётом объемов частных инвестиций, направленных на реализацию соответствующего инфраструктурного проекта, сроков окупаемости данного проекта, распределения объемов инвестиционных расходов по каждому году периода окупаемости проекта, а также объемов перевозок и номенклатуры грузов, принимаемых к расчёту с учётом значения проекта.

6. Предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов определяется на очередной период регулирования:

для среднесетевых условий в виде индекса к тарифам, сборам и плате на указанные услуги, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год;

для отдельных сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг в виде:

- индекса к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого для перевозок в отдельном сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, в том числе к определенным родам и классам перевозимых грузов;

- абсолютного значения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого для перевозок в отдельном сегменте рынка

железнодорожных транспортных услуг, в том числе к определенным родам и классам перевозимых грузов.

6.1. Предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий рассчитывается исходя из размера проектируемой на соответствующий финансовый год необходимой валовой выручки, сформированной с учетом расчетного уровня рентабельности, обеспечивающей условия для сбалансированной деятельности субъекта регулирования в части оказания регулируемых видов деятельности и обновления основных фондов, используемых при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок, и проектируемой на данный финансовый год величины доходов от грузовых перевозок по инфраструктурной и локомотивной составляющим, доходов от реализации услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок на основе данных раздельного учета с учетом планируемого изменения объемов работ (грузооборота).

6.2. В случае принятия решений о реализации отдельных инфраструктурных проектов, финансируемых за счёт собственных или привлеченных средств субъекта регулирования, а также средств частных инвесторов, в отдельных сегментах рынка могут устанавливаться повышенные тарифы, сборы и платы, при оказании работ (услуг) пользователям железнодорожных транспортных услуг, не участвующим в финансировании данных проектов.

Расчёт указанных тарифов, сборов и платы осуществляется с учётом объемов инвестиционных расходов субъекта регулирования, направленных на реализацию соответствующего инфраструктурного проекта, сроков окупаемости данного проекта, распределения объемов инвестиционных расходов по каждому году периода окупаемости проекта, а также объемов и номенклатуры перевозимых грузов, принимаемых к расчёту с учётом значения проекта для пользователей железнодорожных транспортных услуг.

7. Расходы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемые при расчете предельных уровней тарифов, формируются в соответствии со структурой затрат, предусмотренной в рамках раздельного учёта по видам деятельности «грузовые перевозки» в части инфраструктурной и локомотивной составляющих, «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», исходя из состава затрат, определяющих стоимостную основу тарифов, опубликованных в Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК России от 17 июля

2003 года № 47-т/5 (зарегистрировано Минюстом России 9 июля 2003 года, регистрационный № 4882), с изменениями и дополнениями, внесенными постановлением ФЭК России от 21 октября 2003 года № 85-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 31 декабря 2003 года, регистрационный № 5374); приказами ФСТ России от 14 сентября 2004 года № 71-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 20 октября 2004 года, регистрационный № 6075); от 26 октября 2004 года № 140-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 2 декабря 2004 года, регистрационный № 6163); от 26 октября 2004 года № 141-т/2 (зарегистрировано Минюстом России 7 декабря 2004 года, регистрационный № 6174); от 16 декабря 2004 года № 295-т/4 (зарегистрировано Минюстом России 17 декабря 2004 года, регистрационный № 6202); от 29 декабря 2004 года № 422-т/2 (зарегистрировано Минюстом России 18 января 2005 года, регистрационный № 6273); от 17 мая 2005 года № 204-т/5 (зарегистрировано Минюстом России 6 июня 2005 года, регистрационный № 6685); от 13 декабря 2005 года № 617-т/5 (зарегистрировано Минюстом России 20 декабря 2005 года, регистрационный № 7287); от 18 апреля 2006 года № 79-т/2 (зарегистрировано Минюстом России 18 мая 2006 года, регистрационный № 7851); от 25 апреля 2006 года № 83-т/2 (зарегистрировано Минюстом России 19 мая 2006 года, регистрационный № 7858); от 25 апреля 2006 года № 84-т/3 (зарегистрировано Минюстом России 19 мая 2006 года, регистрационный № 7867); от 19 июня 2006 года № 129-т/2 (зарегистрировано Минюстом России 17 июля 2006 года, регистрационный № 8080); от 19 июня 2006 года № 133-т/6 (зарегистрировано Минюстом России 19 июня 2006 года, регистрационный № 7936); от 9 декабря 2006 года № 355-т/6 (зарегистрировано Минюстом России 18 декабря 2006 года, регистрационный № 8627); от 4 декабря 2007 года № 410-т/6 (зарегистрировано Минюстом России 14 декабря 2007 года, регистрационный № 10721); от 25 апреля 2008 года № 83-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 6 мая 2008 года, регистрационный № 11627); от 24 декабря 2008 года № 462-т/3 (зарегистрировано Минюстом России 29 декабря 2008 года, регистрационный № 13028); от 30 декабря 2008 года № 474-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 30 декабря 2008 года, регистрационный № 13053); от 14 августа 2009 года № 188-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 21 октября 2009 года, регистрационный № 15080); от 24 декабря 2009 года № 497-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 13 января 2010 года, регистрационный № 15954); от 27 февраля 2010 года № 28-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 24 марта 2010 года, регистрационный № 16710); от 7 декабря 2010 года № 388-т/3 (зарегистрировано Минюстом России 16 декабря 2010 года, регистрационный № 19203); от 20 мая 2011 года №104-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 28 июня 2011 года, регистрационный № 21205); от 29 июля

2011 года №182-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 3 октября 2011 года, регистрационный № 21961); от 06 декабря 2011 года № 318-т/3 (зарегистрировано Минюстом России 14 декабря 2011 года, регистрационный № 22607); от 04 мая 2012 года № 78-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 04 июля 2012 года, регистрационный № 24789), от 27 ноября 2012 года № 303-т/3 (зарегистрировано Минюстом России 10 декабря 2012 года, регистрационный № 26052) (далее – Прейскурант № 10-01) и Тарифном руководстве ОАО «АК «ЖДЯ», утвержденном приказом ФСТ России от 23 октября 2007 года № 263-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 7 декабря 2007 г., регистрационный № 10657), с изменениями и дополнениями, внесенными приказом ФСТ России от 6 декабря 2011 г. № 322-т/7 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2011 г., регистрационный № 22612) (далее – Тарифное руководство ОАО «АК «ЖДЯ»).

8. Расходы, связанные с финансированием инвестиционных проектов по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте, определяются на основе данных инвестиционного бюджета субъекта регулирования.

9. При необходимости в определенных экономических условиях, в том числе в случае существенного ухудшения конъюнктуры российской экономики, в целях недопущения резкого снижения грузооборота при формировании предельного минимального уровня тарифов регулирующим органом учитываются только расходы, зависящие от объемов работы субъекта регулирования.

10. Доходы по железнодорожным грузовым перевозкам, учитываемые при формировании предельных уровней тарифов, определяются в соответствии со структурой статей доходов раздельного учета по видам деятельности «грузовые перевозки» в части инфраструктурной и локомотивной составляющих, «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», источником формирования которых являются действующие тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, опубликованные в Прейскуранте № 10-01 и Тарифном руководстве ОАО «АК «ЖДЯ» с учетом решений регулирующего органа.

11. В случае если в течение предшествующего финансового года субъектом регулирования принимались решения по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в установленных ценовых пределах, доходная база формируется исходя из условия тарификации грузовых железнодорожных перевозок по всей номенклатуре перевозимых грузов на уровне базовых величин тарифов, установленных регулирующим

органом, без учёта изменения доходов, связанных с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в пределах установленного ценового коридора (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений в рамках установленных ценовых пределов, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики).

В результате при формировании доходной базы субъекта регулирования не учитываются финансовые результаты (дополнительные доходы и потери), связанные с изменением субъектом регулирования тарифов в пределах установленного ценового коридора, в связи с чем предельные уровни тарифов определяются без учета финансовых и технологических рисков от реализации соответствующих тарифных решений.

12. Определенные в соответствии с настоящей Методикой индексы (абсолютные значения платы) применяются к установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год:

- ставкам платы, определяемым по правилам и ставкам разделов 2 и 4 части I Прейскуранта № 10-01;
- ставкам платы, определяемым в соответствии с приложением к Тарифному руководству ОАО «АК «ЖДЯ».

13. Определенные в соответствии с настоящей Методикой индексы (абсолютные значения платы) не применяются к:

- тарифам на пробег порожних собственных (арендованных) вагонов, определяемым независимо от рода и класса ранее перевозимого груза по правилам пункта 2.16 раздела 2 части I Прейскуранта № 10-01;

- плате за использование инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД» при пробеге порожних вагонов общего парка, определяемой независимо от рода и класса ранее перевозимого груза по правилам подпункта 2.6.1.2. пункта 2.6. и подпункта 2.8.2. пункта 2.8. раздела 2 части I Прейскуранта № 10-01;

- плате за перевозку порожних вагонов отпавками в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику ОАО «РЖД» (тарифные схемы №№ 110, 112, 113 и 115), при условии, если плата за пробег порожних вагонов (тарифная схема № 112 или 115) определяется независимо от рода и класса ранее перевозимого груза по правилам пункта 2.17 раздела 2 части I Прейскуранта № 10-01;

- плате за пользование вагонами общего парка (тарифы группы В);

- плате за использование привлеченных универсальных полувагонов дочерних зависимых обществ ОАО «РЖД» в составе тарифа на перевозку грузов, определенной в соответствии с приказом ФСТ России от 27 декабря 2011 года № 444-т/4 «Об утверждении порядка расчета тарифов на перевозки

грузов в привлеченных вагонах и правил их применения» (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2011 года, регистрационный № 22828), с изменениями и дополнениями, внесенными приказом ФСТ России от 13 сентября 2012 год № 215-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 20 сентября 2012 года, регистрационный № 25498);

- плате за услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД» (тарифные схемы ЗИ №№ 1 и 2, ОПВ № 3, ОПЛ №№ 1 или 2) при условии, что плата за организацию продвижения по инфраструктуре ОАО «РЖД» порожних вагонов в составе грузовых поездов (тарифная схема ОПВ № 3) определяется независимо от рода и класса ранее перевозимого груза по правилам пункта 4.5. раздела 4 части I Прейскуранта № 10-01;

- платам и сборам, размер которых указан в таблицах №№ 17-19 приложения 6 части I Прейскуранта № 10-01 и в таблицах № 31, 32 и 34 части I Прейскуранта № 10-01;

- платам и сборам, определяемым по правилам пунктов 2.15. и 2.21 раздела 2 части I Тарифного руководство ОАО «АК «ЖДЯ», а также по правилам пункта 3.6 раздела 3 части I Тарифного руководство ОАО «АК «ЖДЯ».

III. Расчет предельного минимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий

14. В целях формирования предельного минимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий на очередной период регулирования производится расчет необходимой валовой выручки ($HBB_{\min,t+1}$), определяемой на данный период в части услуг инфраструктуры и локомотивной тяги при грузовых перевозках по следующей формуле:

$$HBB_{\min,t+1} = P_{\min,t+1}^{расч} + P_{инв,t+1}^{без}, \quad (1)$$

где:

$P_{\min,t+1}^{расч}$ - расчётный объем расходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемых при определении предельного минимального уровня тарифов на данные услуги на очередной период регулирования;

$P_{инв,t+1}^{без}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования размер капитальных расходов, связанных с выполнением инвестиционных проектов в

области инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, направленных на обеспечение транспортной безопасности, определенный исходя из объема соответствующих расходов, заложенных на данный период в рамках инвестиционной программы субъекта регулирования (для ОАО «РЖД» в том числе одобренной Правительством Российской Федерации), за исключением расходов, финансирование которых осуществляется за счет бюджетных средств.

15. Расходы, связанные с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемые при определении предельного минимального уровня тарифов, рассчитываются на очередной период регулирования по каждому элементу затрат на основе данных раздельного учета за последний отчетный год в соответствии с номенклатурой статей расходов по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», предусмотренной приложением № 1 к Методике.

Указанная в приложении № 1 к Методике номенклатура статей расходов сформирована без учета расходов, связанных с оказанием субъектом регулирования работ (услуг), оплачиваемых дополнительными сборами, а также расходов по содержанию (ремонту, обслуживанию) вагонов общего парка.

Расходы по статьям 2101 «Текущее содержание пути и постоянных устройств (станционные пути)», 2102 «Одиночная смена материалов верхнего строения пути, пополнение и замена балласта (станционные пути)», 2110 «Капитальные виды ремонта верхнего строения пути (станционные пути)», 2111 «Капитальные виды ремонта земляного полотна и искусственных сооружений (станционные пути)», 2114 «Капитальный ремонт машин и механизмов, занятых на капитальных видах ремонта пути (станционные пути)», 2115 «Амортизация верхнего строения пути (станционные пути)», 2116 «Амортизация верхнего строения пути (станционные пути)», 2119 «Амортизация машин и механизмов, занятых на капитальных видах ремонта пути (станционные пути)», 2120 Затраты по амортизации путевых машин и механизмов (заняты на текущей эксплуатации) (станционные пути), 2121 «Всего затрат по капитальному ремонту путевых машин и механизмов (заняты на текущей эксплуатации) (станционные пути)», 2122 «Всего затрат по обслуживанию и текущему ремонту путевых машин и механизмов, занятых на капитальных видах ремонта пути (станционные пути)», 2123 «Всего затрат по обслуживанию и текущему ремонту путевых машин и механизмов (заняты на текущей эксплуатации) (станционные пути)», 2130 «Работы по сварке и шлифовке рельсов (станционные пути)», 2131 «Текущий ремонт основных средств рельсосварочных поездов (станционные пути)», 2132 «Капитальный

ремонт основных средств рельсосварочных поездов (станционные пути)», 2133 «Амортизация основных средств рельсосварочных поездов (станционные пути)» принимаются к расчету только в части содержания (ремонта, обслуживания) станционных путей без учета расходов по содержанию подъездных путей необщего пользования.

Доля расходов, приходящихся на станционные пути без учета подъездных путей (d_{cn}), рассчитывается на основе следующих коэффициентов: одному километру станционных и подъездных путей соответствует 0,4 километра приведенной развернутой длины путей; длина одного стрелочного перевода на станционных путях в среднем принимается равной 0,07 км, на подъездных путях - 0,05 км. С учётом указанных коэффициентов расчёт доли расходов, приходящихся на станционные пути без учета подъездных путей, по следующей формуле:

$$d_{cn} = \frac{L_{cn} \cdot 0,4 + K_{cn}^{cmp} \cdot 0,05}{(L_{cn} \cdot 0,4 + K_{cn}^{cmp} \cdot 0,05) + (L_{mn} \cdot 0,4 + K_{mn}^{cmp} \cdot 0,07)} \quad (2)$$

где:

L_{cn} - развернутая длина станционных путей без учета подъездных путей;

L_{mn} - развернутая длина подъездных путей;

K_{cn}^{cmp} - количество стрелочных переводов на станционных путях без учета стрелочных переводов на подъездных путях;

K_{mn}^{cmp} - количество стрелочных переводов на подъездных путях.

Расходы по статьям 2034 «Маневровая работа на грузовых и сортировочных станциях» и 2037 «Маневровая работа на остальных станциях, кроме пограничных», 3103 «Всего затрат по работе электровозов на маневрах в грузовом движении», 3116 «Всего затрат по экипировке маневровых электровозов», 3117 «Затраты по амортизации маневровых электровозов», 3148 «Арендные и лизинговые платежи за маневровые электровозы», 3156 «Всего затрат по содержанию резервного подвижного состава (маневровые электровозы)», 3303 «Всего затрат по работе тепловозов на маневрах в грузовом движении», 3316 «Всего затрат по экипировке маневровых тепловозов», 3317 «Затраты по амортизации маневровых тепловозов», 3344 «Арендные и лизинговые платежи за маневровые тепловозы», 3347 «Всего затрат по содержанию резервного подвижного состава (маневровые тепловозы)», 3503 «Всего затрат по работе паровозов на маневрах», 6109 «Всего затрат по техническому обслуживанию маневровых электровозов», 6110 «Всего затрат по текущим видам ремонта маневровых электровозов», 6111 «Всего затрат по

капитальным видам ремонта маневровых электровозов», 6144 «Всего затрат на внеплановый ремонт маневровых электровозов», 6154 «Всего затрат по капитальным видам ремонта маневровых электровозов на завода», 6309 «Всего затрат по техническому обслуживанию маневровых тепловозов», 6310 «Всего затрат по текущим видам ремонта маневровых тепловозов», 6311 «Всего затрат по капитальным видам ремонта маневровых тепловозов», 6345 «Всего затрат на внеплановый ремонт маневровых тепловозов», 6354 «Всего затрат по капитальным видам ремонта маневровых тепловозов на заводах» учитываются при определении предельного минимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры при грузовых перевозках в доле маневровой работы станции, приходящейся на станционные пути без учета подъездных путей, которая составляет 64% от общей маневровой работы станции, приходящейся на станционные пути, включая подъездные пути.

16. Расчёт расходов, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, на очередной период регулирования основывается на:

- прогнозных параметрах социально-экономического развития Российской Федерации на текущий и очередной финансовые годы, в том числе индексах инфляции, индексах цен производителей на внутреннем рынке, а также цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий (индексов роста тарифов на электрическую энергию для всех категорий потребителей, за исключением населения);

- налоговом законодательстве Российской Федерации, законодательстве Российской Федерации о бухгалтерском учете;

- прогнозируемом на текущий год и на очередной период регулирования изменении объемов работы (грузооборота, вагонооборота);

- долях затрат, зависящих и не зависящих от объёмов работы, по каждому элементу затрат (кроме амортизации), принимаемых к расчёту в настоящей Методике на основе обосновывающих документов, представленных субъектом регулирования по согласованию с регулирующим органом с учетом проведенных исследований и экспертных оценок¹.

- данных отраслевой и межотраслевой статистической отчетности за предыдущие периоды;

- прогнозных показателей финансового плана субъекта регулирования на соответствующий период.

¹ В случае если значения указанных показателей не представляются субъектом регулирования либо не подтверждены соответствующими обосновывающими расчётами, регулирующим органом при проектировании расходов используются доли затрат, зависящих и не зависящих от объемов работ, в среднем по отрасли.

17. Размер затрат, учитываемых при определении предельного минимального уровня тарифов, рассчитывается на очередной период регулирования $t+1$ путем их прогнозирования по каждому элементу затрат исходя из базового уровня затрат.

Базовый уровень затрат определяется на основе размера затрат субъекта регулирования за отчетный период $t-1$, предшествующий текущему периоду регулирования t , скорректированных с учетом результатов анализа их экономической обоснованности.

18. Расчет затрат на текущий период регулирования и очередной период регулирования осуществляется по элементам затрат с учетом соответствующих каждому элементу затрат долей расходов, зависящих и независящих от объема перевозок. Указанные доли зависящих и независящих расходов принимаются к расчёту затрат с учётом данных, представленных в приложении 2 к Методике.

19. Индекс изменения объёмов работ, учитываемый при определении расходов на текущий период регулирования по элементам «затраты на оплату труда», «отчисления на социальные нужды», «материальные затраты», «прочие затраты» ($ИОР_t$), рассчитывается по следующей формуле:

$$ИОР_t = \frac{OP_t - (OP_{t-1} - \Delta OP_{ск,t-1})}{(OP_{t-1} - \Delta OP_{ск,t-1})} \quad (3)$$

где:

OP_t – объём работы (грузооборот, вагонооборот) субъекта регулирования, ожидаемый в текущем периоде регулирования;

OP_{t-1} – объём работы (грузооборот, вагонооборот) субъекта регулирования в предшествующем отчетном периоде;

$\Delta OP_{ск,t-1}$ – дополнительный прирост (снижение) объемов работ в предшествующем отчетном периоде, связанный с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в пределах установленного ценового коридора (за исключением изменения объемов работ, связанного с реализацией тарифных решений в пределах установленного ценового коридора, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики).

В аналогичном порядке определяется индекс изменения объемов работ на очередной период регулирования.

Прогноз объема работ субъекта регулирования на соответствующий финансовый год формируется отдельно при пробеге вагонов в груженном рейсе и пробеге порожних вагонов. При этом грузооборот в части пробега порожних вагонов определяется исходя из объемов вагонокилометровой работы при

пробегах порожних вагонов с учётом средней массы тары вагона (при первом применении настоящей Методики устанавливается в размере 23 тонны; на последующие периоды регулирования устанавливается с учетом расчетного значения средней массы тары за последний отчетный год, предшествующий соответствующему периоду регулирования).

В случае снижения объема работ субъектом регулирования при реализации им права по изменению уровня тарифов в пределах установленного ценового коридора корректировка индекса объемов работ с учетом реализации субъектом регулирования указанного права не производится.

20. Расчёт расходов, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, на текущий период регулирования осуществляется в разрезе элементов затрат в следующем порядке:

20.1. По элементу «Затраты на оплату труда» объём расходов в текущем периоде регулирования (Φ_t) определяется по следующей формуле:

$$\Phi_t = (\Phi_{t-1} - \Phi_{пр,t-1}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot (1 + D_{\phi} \cdot ИОР_t) + \Phi_{пр,t} - E_{\phi} \quad (4)$$

где:

Φ_{t-1} – расходы на оплату труда в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\Phi_{пр,t-1}$ – прочие затраты на оплату труда в отчетном периоде, предшествующем текущему;

ИПЦ – прогнозное значение индекса потребительских цен, установленного в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

D_{ϕ} – доля расходов на оплату труда, зависящих от объемов работ субъекта регулирования при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок;

ИОР_t – индекс изменения объемов работ (грузооборота, вагонооборота) субъекта регулирования в текущем периоде по сравнению с предшествующим отчетным периодом.

$\Phi_{пр,t+1}$ – прочие затраты на оплату труда, ожидаемые в текущем периоде, в том числе отчисления на добровольное медицинское страхование работников, выплаты социального характера, расходы на оплату проезда работников, включаемые в состав расходов на оплату труда в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации.

E_{ϕ} – ожидаемая в текущем периоде экономия расходов на оплату труда с учётом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала субъекта регулирования.

20.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды» на текущий период регулирования (O_t) рассчитываются по следующей формуле:

$$O_t = (\Phi_t - \Phi_{\text{пр},t}) \times K_c - E_o, \quad (5)$$

где:

K_c – тариф страховых взносов, установленный в соответствии с законодательством Российской Федерации о страховых взносах;

E_o – ожидаемая в текущем периоде экономия отчислений на социальные нужды, определяемая исходя из предусмотренного на данный период сокращения расходов на оплату труда.

20.3. Материальные затраты (МЗ) складываются из расходов на топливо (Т), расходов на электроэнергию (Э), расходов на материалы (М) и прочих материальных затрат (Пмз).

20.3.1. Расходы на топливо на текущий период регулирования (T_t), рассчитываются по формуле:

$$T_t = T_{\text{т},t} + T_{\text{пн},t}, \quad (6)$$

где:

$T_{\text{т},t}$ – расходы на топливо на тягу поездов, ожидаемые в текущем периоде;

$T_{\text{пн},t}$ – расходы на топливо на прочие нужды, ожидаемые в текущем периоде.

Расходы на топливо на тягу поездов учитываются только в части локомотивной составляющей затрат и рассчитываются по формуле:

$$T_{\text{т},t} = T_{\text{т},t-1} \times \frac{I_n}{100} \times (1 + ИОР_t) - E_m \quad (7)$$

где:

$T_{\text{т},t}$ – расходы на топливо на тягу поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

I_n – прогнозное значение индекса цен на производство нефтепродуктов, установленного в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

E_m – ожидаемая в текущем периоде экономия расходов на топливо на тягу поездов за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

Расходы на топливо на прочие нужды ($T_{пн,t}$) рассчитываются по следующей формуле:

$$T_{пн,t} = T_{пн,t-1} \times \frac{I_n}{100} \times (1 + D_m \cdot ИОР_t) - E_{пн} \quad (8)$$

где:

$T_{пн,t-1}$ – расходы на топливо на прочие нужды в отчетном периоде, предшествующем текущему;

D_m – доля расходов на топливо на прочие нужды, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных грузовых перевозок;

$E_{пн}$ – ожидаемая в текущем периоде экономия расходов на топливо на прочие нужды за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

При принятии решения об обоснованности затрат на топливо на тягу поездов в финансовом году t-1 органом регулирования учитывается показатель, характеризующий динамику изменения удельного расхода топлива на тягу поездов в указанном году по сравнению с предшествующим отчетным годом.

20.3.2. Расходы на электроэнергию на текущий период регулирования (\mathcal{E}_t) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_t = \mathcal{E}_{т,t} + \mathcal{E}_{пн,t} \quad (9)$$

где:

$\mathcal{E}_{т,t}$ – расходы на электроэнергию на тягу поездов, ожидаемые в текущем периоде;

$\mathcal{E}_{пн,t}$ – расходы на электроэнергию на прочие нужды, ожидаемые в текущем периоде.

Расходы на электроэнергию на тягу поездов учитываются только в части инфраструктурной составляющей затрат и рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_{т,t} = \mathcal{E}_{т,t-1} \times \frac{I_{эл}}{100} \times (1 + ИОР_t) - E_{эм} \quad (10)$$

где:

$\mathcal{E}_{т,t-1}$ – расходы на электроэнергию на тягу поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$I_{эл}$ – прогнозное значение индекса роста цен на электроэнергию для всех категорий потребителей за исключением населения, выраженный в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

$E_{эт}$ – ожидаемая в текущем периоде экономия расходов на электроэнергию на тягу поездов за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

Расходы на электроэнергию на прочие нужды ($\mathcal{E}_{пн,t}$) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_{пн,t} = \mathcal{E}_{пн,t-1} \times \frac{I_{эл}}{100} \times (1 + D_{эл} \cdot ИОР_t) - E_{элпн} \quad (11)$$

где:

$\mathcal{E}_{пн,t-1}$ – расходы на электроэнергию на прочие нужды в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$D_{эл}$ – доля расходов на электроэнергию на прочие нужды, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных грузовых перевозок;

$E_{элпн}$ – ожидаемая в текущем периоде экономия расходов на электроэнергию на прочие нужды за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

При принятии решения об обоснованности затрат на электроэнергию на тягу поездов в финансовом году t-1 органом регулирования учитывается показатель, характеризующий динамику изменения удельного расхода электроэнергии на тягу поездов в указанном году по сравнению с предшествующим отчетным годом.

20.3.3. Расходы на материалы на текущий период регулирования (M_t), рассчитываются по формуле:

$$M_t = M_{t-1} \times \frac{ИЦП_{безТЭК}}{100} \times (1 + D_M \cdot ИОР_t) - E_M \quad (12)$$

где:

M_{t-1} – расходы на материалы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$ИЦП_{(безТЭК)}$ – прогнозное значение индекса цен производителей промышленной продукции без продукции топливо - энергетического комплекса, установленного в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

D_M – доля расходов на материалы, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных грузовых перевозок;

E_m – ожидаемая в текущем периоде экономия расходов на материалы за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

20.3.4. Прочие материальные затраты на текущий период регулирования, ($\Pi_{мз,t}$) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{мз,t} = (\Pi_{мз,t-1} - P_{подр,t-1}) \times \frac{ИПЦ}{100} \times (1 + D_{пмз} \cdot ИОР_t) + P_{подр,t} - E_{пмз} \quad (13)$$

где:

$\Pi_{мз,t-1}$ – прочие материальные затраты в отчетном году, предшествующем текущему;

ИПЦ – прогнозное значение индекса потребительских цен, установленного в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

$D_{пмз}$ – доля прочих материальных затрат, зависящих от объемов работы субъекта регулирования в части железнодорожных грузовых перевозок;

$P_{подр,t-1}$ – расходы на ремонт железнодорожного подвижного состава, выполняемый сторонними организациями (подрядным способом) в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$P_{подр,t}$ – размер расходов на ремонт железнодорожного подвижного состава подрядным способом, ожидаемых в текущем периоде с учётом программы плановых видов ремонта и ставок платы за ремонт на единицу работы.

$E_{пмз}$ – ожидаемая в текущем периоде экономия прочих материальных затрат.

20.4. Размер амортизационных отчислений, отнесенных на грузовые железнодорожные перевозки (A_t), рассчитывается на текущий период регулирования по следующей формуле:

$$A_t = A_{t-1} \cdot \frac{(\Phi_{из} \cdot k_n + \Phi_{ввод} - \Phi_{выб})_t}{(\Phi_{из} \cdot k_n + \Phi_{ввод} - \Phi_{выб})_{t-1}}, \quad (14)$$

где:

A_{t-1} – размер амортизационных отчислений, отнесенных на грузовые перевозки в части оказания услуг инфраструктуры и локомотивной тяги, в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$(\Phi_{из} \cdot k_n + \Phi_{ввод} - \Phi_{выб})_t$ – ожидаемая в текущем периоде среднегодовая стоимость основных фондов, являющихся базой для начисления амортизации,

относимой на грузовые перевозки в части оказания услуг инфраструктуры и локомотивной тяги, с учётом их переоценки в начале данного периода;

$(\Phi_{из} \cdot K_n + \Phi_{ввод} - \Phi_{выб})_{t-1}$ - среднегодовая стоимость основных фондов, являющихся базой для начисления амортизации, относимой на грузовые перевозки в части оказания услуг инфраструктуры и локомотивной тяги, в отчетном периоде, предшествующем текущему, с учётом их переоценки в начале данного периода.

В случае значительного превышения темпов роста амортизации по сравнению с темпами роста амортизации, определенных в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации, субъект регулирования представляет дополнительные обоснования роста расходов по данному элементу затрат.

20.5. Расходы по элементу «Прочие затраты» на текущий период регулирования (Π_t) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_t = (\Pi_{t-1} - H_{t-1} - A_{t-1} - L_{t-1}) \times \frac{ИПЦ}{100} \times (1 + D_{пр} \cdot ИОР_t) + (H_t + L_t + A_t) - E_{п} \quad (15)$$

где:

Π_{t-1} – размер прочих расходов в отчетном период, предшествующем текущему;

H_{t-1} – размер расходов по уплате налогов и иных обязательных платежей и сборов, учитываемых в составе расходов по обычным видам деятельности, в отчетном периоде, предшествующем текущему;

A_{t-1} – сумма расходов на аренду в отчетном период, предшествующем текущему;

L_{t-1} – сумма расходов на лизинг в отчетном период, предшествующем текущему;

$D_{пр}$ – доля прочих расходов, зависящих от объемов перевозок;

H_t – размер расходов по уплате налогов и иные обязательные платежи и сборов, ожидаемых в текущем периоде;

A_t – расходы на аренду, ожидаемые в текущем периоде с учетом ставок аренды в отчетном периоде, предшествующем текущему, ожидаемых в текущем периоде объемов арендуемых основных средств и ожидаемого изменения арендных ставок;

L_t – расходы на лизинг, ожидаемые в текущем периоде исходя из условий заключённых субъектом регулирования или планируемых к заключению договоров;

E_{Π} – ожидаемая в текущем периоде экономия прочих расходов.

21. На основе результатов расчёта расходов, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, по каждому элементу затрат на текущий период регулирования в соответствии с пунктом 20 Методики определяется совокупный размер расходов субъекта регулирования в части оказания данных услуг ($P_{\text{груз},t}$), рассчитываемый по следующей формуле:

$$P_{\text{груз},t} = \Phi_t + O_t + T_t + \Xi_t + M_t + \Pi_{\text{мз},t} + A_t + \Pi_t \quad (16)$$

22. Размер расходов, проектируемых на очередной период регулирования, определяется по соответствующим элементам затрат в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 20 Методики, на базе расходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг по перевозке грузов, рассчитанных на текущий период регулирования.

В случае если в соответствии с решением регулирующего органа при формировании предельного минимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов учитываются только расходы, зависящие от объемов работы субъекта регулирования, объем расходов субъекта регулирования, связанных с оказанием данных услуг, проектируется по элементам затрат на очередной период регулирования только в части, зависящей от объемов работ исходя из долей расходов, зависящих от объемов работ, указанных в приложении 2 к настоящей Методике.

23. Расчётный объем расходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемых при формировании предельного минимального уровня тарифов для среднесетевых условий на очередной период регулирования ($P_{\text{мин},t+1}^{\text{расч}}$), определяется по следующей формуле:

$$P_{\text{мин},t+1}^{\text{расч}} = P_{\text{груз},t+1} - P_{\text{груз},t+1}^{\text{транз}} + P_{\text{груз},t+1}^{\text{транзвг}}, \quad (17)$$

где:

$P_{\text{груз},t+1}$ – объем расходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, проектируемых на очередной период регулирования в порядке, аналогичном изложенному в пункте 22 Методики;

$P_{груз,t+1}^{транз}$ - объем расходов субъекта регулирования, связанных с осуществлением грузовых транзитных перевозок, определенный на очередной период регулирования;

$P_{груз,t+1}^{транзвг}$ - объем расходов субъекта регулирования, связанных с осуществлением грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, определенный на очередной период регулирования.

23.1. Проектируемый на очередной период регулирования объем расходов субъекта регулирования, связанных с осуществлением грузовых транзитных перевозок ($P_{груз,t+1}^{транз}$), определяется в доле пропорционально грузообороту, планируемому на данный период в части грузовых транзитных перевозок, в соответствии со следующей формулой:

$$P_{груз,t+1}^{транз} = P_{груз,t+1} \cdot \frac{OP_{груз,t+1}^{транз}}{OP_{груз,t+1}}, \quad (18)$$

где:

$OP_{груз,t+1}^{транз}$ - планируемый на очередной период регулирования грузооборот в части грузовых транзитных перевозок;

$OP_{груз,t+1}$ - планируемый на очередной период регулирования грузооборот в части грузовых перевозок (включая внутренние и транзитные перевозки).

23.2. Проектируемый на очередной период регулирования объем расходов субъекта регулирования, связанных с осуществлением грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок ($P_{груз,t+1}^{транзвг}$), определяется в доле пропорционально грузообороту, планируемому в части данных перевозок на очередной период регулирования, в соответствии со следующей формулой:

$$P_{груз,t+1}^{транзвг} = P_{груз,t+1} \cdot \frac{OP_{груз,t+1}^{транзвг}}{OP_{груз,t+1}}, \quad (19)$$

где:

$OP_{груз,t+1}^{транзвг}$ - планируемый на очередной период регулирования грузооборот в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$OP_{\text{груз},t+1}$ - планируемый на очередной период регулирования грузооборот в части грузовых перевозок (включая внутренние и транзитные перевозки).

Грузооборот в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, при пробеге порожних вагонов определяется исходя из объемов вагонокилометровой работы при осуществлении данных перевозок с учётом средней массы тары вагона.

24. Доходы, учитываемые при определении предельного минимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, формируются согласно номенклатуре статей доходов, предусмотренной приложением № 2 к Методике.

При этом структура статей доходов субъекта регулирования определяется отдельно для всех видов сообщения, для перевозок грузов в международном сообщении транзитом по российским железным дорогам, а также для транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

25. Объем доходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемых при формировании предельного минимального уровня тарифов для среднесетевых условий на очередной период регулирования ($D_{\text{груз},t+1}^{\text{расч}}$), определяется по следующей формуле:

$$D_{\text{груз},t+1}^{\text{расч}} = \left[(D_{\text{груз},t}^{\text{безтранз}} - \Delta D_{\text{груз},t}^{\text{излтиар}}) \cdot (1 + ИОР_{t+1}^{\text{безтранз}}) + (D_{\text{груз},t}^{\text{транзвг}} - \Delta D_{\text{транз},t}^{\text{излтиарвг}}) \cdot (1 + ИОР_{t+1}^{\text{транзвг}}) \right] \cdot I_{\text{груз},t+1} \quad (20)$$

$D_{\text{груз},t}^{\text{безтранз}}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования по видам деятельности «грузовые перевозки» по инфраструктурной и локомотивной составляющим и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок» без учета транзитных перевозок;

$\Delta D_{\text{груз},t}^{\text{излтиар}}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования по видам деятельности «грузовые перевозки» по инфраструктурной и локомотивной составляющим и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в пределах установленного на данный период ценового коридора, без учета транзитных перевозок (за исключением изменения доходов

от реализации тарифных решений, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$D_{\text{груз},t}^{\text{транзит}}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$\Delta D_{\text{транзит},t}^{\text{излитарез}}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры при транзитных перевозках, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов на указанные услуги в пределах установленного на данный период ценового коридора (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$IOP_{t+1}^{\text{безтранз}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) на очередной период регулирования без учета грузовых транзитных перевозок;

$IOP_{t+1}^{\text{транзит}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) на очередной период регулирования в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$I_{\text{груз},t+1}$ - индекс изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, установленный регулирующим органом на очередной период регулирования.

25.1. Размер ожидаемых в текущем периоде доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, определяется по следующей формуле:

$$D_{\text{груз},t}^{\text{транзит}} = D_{\text{груз},t}^{\text{транз}} * K_{\text{груз},t}^{\text{транзит}} \quad (21)$$

где:

$K_{\text{груз},t}^{\text{транзит}}$ - корректирующий коэффициент, учитывающий долю перевозок грузов, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, в общем объеме грузовых перевозок в международном сообщении транзитом по российским железным дорогам, который определяется по следующей формуле:

$$K_{\text{груз},t}^{\text{транзит}} = \frac{OP_{\text{груз},t}^{\text{транзит}}}{OP_{\text{груз},t}^{\text{транз}}} \quad (22)$$

где:

$OP_{\text{груз},t}^{\text{транзит}}$ – ожидаемый в текущем периоде грузооборот в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$OP_{\text{груз},t}^{\text{транз}}$ – ожидаемый в текущем периоде грузооборот в части грузовых перевозок в международном сообщении транзитом по российским железным дорогам.

25.2. Ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в границах установленных на данный период ценовых пределов, определяется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 25.1. Методики, исходя из соотношения прироста (снижения) объемов работ (грузооборота), связанного с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в границах установленных ценовых пределов (за исключением изменения объемов работ от реализации тарифных решений, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики), и совокупного объема работ (грузооборота).

26. Предельный минимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий на очередной период регулирования ($I_{\text{мин},t+1}$) определяется в соответствии со следующей формулой:

$$I_{\text{мин},t+1} = \frac{HBB_{\text{мин},t+1}}{D_{\text{груз},t+1}^{\text{расч}}}, \quad (23)$$

где:

$HBB_{\min,t+1}$ - необходимая валовая выручка, определенная на очередной период регулирования в соответствии с пунктом 14 Методики,

$D_{\text{груз},t+1}^{\text{расч}}$ - определенный в соответствии с пунктом 25 Методики объем доходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемых при формировании предельного минимального уровня тарифов для среднесетевых условий на очередной период регулирования.

IV. Расчет предельного максимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке для среднесетевых условий

27. В целях формирования предельного максимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий на очередной период регулирования производится расчет необходимой валовой выручки ($HBB_{\max,t+1}$), определяемой на данный период по следующей формуле:

$$HBB_{\max,t+1} = P_{\max,t+1}^{\text{расч}} \cdot (1 + r_c) + P_{\text{инв},t+1}^{\text{без}}, \quad (24)$$

где:

$P_{\max,t+1}^{\text{расч}}$ - расчётный объем расходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемых при определении предельного максимального уровня тарифов на данные услуги на очередной период регулирования;

r_c – расчетный уровень рентабельности расходов субъекта регулирования, определенной к расходам по грузовым перевозкам в соответствии с пунктом 29 настоящей Методики;

$P_{\text{инв},t+1}^{\text{без}}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования размер капитальных расходов, связанных с выполнением инвестиционных проектов в области инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, направленных на обеспечение транспортной безопасности, определенный исходя из объема соответствующих расходов, заложенных на данный период в рамках инвестиционной программы субъекта регулирования (для ОАО «РЖД» в том числе одобренной Правительством Российской Федерации), за исключением расходов, финансирование которых осуществляется за счет бюджетных средств.

28. Расходы, связанные с оказанием услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов, учитываемые при определении предельного максимального уровня тарифов, формируются исходя из номенклатуры статей расходов по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», предусмотренной приложением № 1 к Методике, и рассчитываются на очередной период регулирования по каждому элементу затрат в соответствии с алгоритмом расчета, изложенном в пунктах 15-23 Методики, без учета ожидаемой в текущем и очередном периодах регулирования экономии расходов по элементам «затраты на оплату труда», «отчисления на социальные нужды», «материальные затраты», «прочие затраты».

29. Рентабельность расходов, учитываемая при формировании предельного максимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий (r_c), определяется исходя из средней нормы рентабельности расходов по грузовым перевозкам, сложившейся за последние 5 лет, предшествующие текущему периоду ($r_c^{исм}$), и целевого уровня рентабельности расходов на текущий период ($r_c^{цел}$), обеспечивающего условия для привлечения субъектом регулирования средств, необходимых для обновления основных фондов, используемых при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок.

Расчёт рентабельности расходов, учитываемой при формировании предельного максимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий, осуществляется по следующей формуле:

$$r_c = \frac{r_c^{исм} + r_c^{цел}}{2}. \quad (25)$$

В случае если сложившаяся за последние 5 лет средняя норма рентабельности расходов по грузовым перевозкам превышает целевой уровень рентабельности расходов на текущий период, рентабельность расходов, учитываемая при формировании предельного максимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий, принимается равной целевому уровню рентабельности расходов.

30. Средняя норма рентабельности расходов по грузовым перевозкам, сложившаяся за последние 5 лет, предшествующие текущему периоду ($r_c^{исм}$) рассчитывается по следующей формуле:

$$r_c^{ист} = \frac{\sum_{n=1}^5 \frac{\Pi_{груз,t-n}}{C_{груз,t-n}}}{5}, \quad (26)$$

где:

$C_{груз,t-n}$ – себестоимость продаж в части грузовых перевозок по данным отчёта о прибылях и убытках субъекта регулирования за соответствующий (t-n)-й финансовый год;

$\Pi_{груз,t-n}$ – прибыль от продаж в части грузовых перевозок по данным отчёта о прибылях и убытках субъекта регулирования за соответствующий (t-n)-й финансовый год.

31. 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 грузовых железнодорожных перевозок, определяется с учетом средневзвешенной стоимости капитала субъекта регулирования в соответствии со следующей формулой:

$$r_c^{цел} = \frac{K_{груз} \cdot r_K}{(1 - T_{эфф}) \cdot C_{груз,t}}, \quad (27)$$

где:

$K_{груз}$ – стоимость внеоборотных активов субъекта регулирования в части основных средств, незавершенного строительства, нематериальных активов, отнесенная на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов;

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

$C_{груз,t}$ – ожидаемые в текущем периоде расходы, связанные с оказанием услуг по перевозке грузов (включая расходы по грузовым транзитным перевозкам, расходы по содержанию (ремонту, обслуживанию) вагонов общего парка, а также расходы, связанные с оказанием субъектом регулирования работ (услуг), оплачиваемых дополнительными сборами);

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

31.1. Стоимость внеоборотных активов субъекта регулирования, отнесенная на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов ($K_{груз}$) определяется в соответствии с отчётными данными субъекта регулирования о

расходах на амортизацию за отчетный год, предшествующий текущему, по следующей формуле:

$$K_{\text{груз}} = K_{\text{общ}} \cdot \frac{A_{\text{груз},t-1}}{A_{\text{сов},t-1}}, \quad (28)$$

где:

$K_{\text{общ}}$ – суммарная стоимость основных средств, незавершенного строительства, нематериальных активов (сумма строк 11100, 11300 и 11700 в части незавершенного строительства и незаконченных операций по приобретению, модернизации основных средств Бухгалтерского баланса с учётом пояснений к нему в соответствии с формами, утверждёнными приказом Министерства финансов Российской Федерации от 2 июля 2010 года № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 2 августа 2010 года № 18023) по данным бухгалтерского баланса на конец отчетного периода, предшествующего текущему;

$A_{\text{груз},t-1}$ – размер амортизационных отчислений, относимых на грузовые перевозки (включая грузовые транзитные перевозки, услуги по содержанию (ремонт, обслуживанию) вагонов, а также услуги, оплачиваемые дополнительными сборами), в соответствии с данными раздельного учёта доходов и расходов за последний отчетный год, предшествующий текущему;

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

31.2. Норма рентабельности основного капитала (r_k) определяемая как средневзвешенная стоимость капитала субъекта регулирования, рассчитывается по следующей формуле:

$$r_k = r_d \cdot [ДЗК1 \cdot (1 - T_{\text{ном}}) + ДЗК2] + r_e \cdot ДСК, \quad (29)$$

где:

r_d – стоимость использования заёмных средств;

r_e – стоимость использования собственного капитала;

ДЗК1 – доля заёмных 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;

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

31.2.1. Стоимость использования заемных средств определяется как средневзвешенная процентная ставка по полученным займам и кредитам, включая привлечённые средства путём выпуска и продажи облигаций. В отсутствие детализированной информации о процентных ставках по кредитам и займам расчётная стоимость использования заёмных 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:

$$r_d = r_{d, \text{руб}} * ДЗК_{\text{руб}} + (r_{d, \text{вал}} + \Delta_{\text{вал}}) * ДЗК_{\text{вал}}, \quad (30)$$

где:

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

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

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

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

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

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

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

$$ДЗК1 = \left[\frac{ЗК}{ЗК + СК} \right] * \frac{Пр_{нб}}{Пр_{сов}}, \quad (31)$$

$$ДЗК2 = \left[\frac{ЗК}{ЗК + СК} \right] * \frac{(Пр_{сов} - Пр_{нб})}{Пр_{сов}}, \quad (32)$$

$$ДСК = \frac{СК}{ЗК + СК}, \quad (33)$$

где:

ЗК – стоимость долговых обязательств, которая определяется суммированием долгосрочных обязательств без учёта оценочных обязательств (сумма строк 14100, 14200, 14500 Бухгалтерского баланса) и краткосрочных займов и кредитов (строка 15100) субъекта регулирования по данным бухгалтерского баланса за финансовый год, предшествующий текущему;

СК – стоимость собственного капитала, увеличенная на размер доходов будущих периодов и оценочных обязательств (сумма строк 13000, 14300, 15300 и 15400 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 отчёта за финансовый год, предшествующий текущему;

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

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

С учетом целевой структуры капитала рекомендуемая 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.

32. Доходы, учитываемые при определении предельного максимального уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, формируются согласно номенклатуре статей доходов, предусмотренной приложением № 2 к Методике, и определяются на очередной период регулирования в соответствии с алгоритмом расчета, изложенном в пункте 25 Методики.

33. Предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий на очередной период регулирования ($I_{\max,t+1}$) определяется в соответствии со следующей формулой:

$$I_{\max,t+1} = \frac{НВВ_{\max,t+1}}{D_{\text{груз},t+1}^{\text{расч}}}, \quad (34)$$

где:

$НВВ_{\max,t+1}$ - необходимая валовая выручка, определенная на очередной период регулирования в соответствии с пунктом 27 Методики,

$D_{\text{груз},t+1}^{\text{расч}}$ - определенный в соответствии с пунктом 32 Методики объем доходов субъекта регулирования, связанных с оказанием услуг инфраструктуры и локомотивной тяги в части грузовых перевозок, учитываемых при формировании предельного максимального уровня тарифов для среднесетевых условий на очередной период регулирования.

V. Расчет предельных уровней тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемых в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг

34. Предельные уровни тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов определяются в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг в случае, если в установленном порядке принимается решение о необходимости установления повышенных или пониженных тарифов в данных сегментах рынка при реализации соответствующей модели финансирования инвестиций по развитию отдельных участков (объектов) инфраструктуры общего пользования в целях создания благоприятных условий для осуществления перевозок грузов, привлечения новых грузопотоков, обеспечения возможности использования незадействованных или мало задействованных маршрутов, внедрения новой техники и технологий на отдельных направлениях перевозок грузов железнодорожным транспортом.

35. Предельный максимальный уровень тарифов, сборов и платы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов определяется в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг в случаях, указанных в пункте 6.2 настоящей Методики.

35.1. При реализации решения об установлении повышающего коэффициента к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого ко всем родам и классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях финансирования отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры за счёт средств субъекта регулирования, предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для m -го сегмента рынка железнодорожных транспортных услуг ($I_{m, \max, t+1}^{лок}$) определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$I_{m, \max, t+1}^{лок} = 1 + \frac{P_{m, t+1}}{[(D_{m, груз, t}^{безтранз} - \Delta D_{m, груз, t}^{излтар}) \cdot (1 + ИОР_{m, t+1}^{безтранз}) + (D_{m, груз, t}^{транзвг} - \Delta D_{m, транз, t}^{излтарвг}) \cdot (1 + ИОР_{m, t+1}^{транзвг})] \cdot I_{груз, t}} \quad (35)$$

где:

$P_{m, t+1}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств субъекта регулирования, в

части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке.

$D_{m, \text{груз}, t}^{\text{безтранз}}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг без учета транзитных перевозок;

$\Delta D_{\text{груз}, t}^{\text{излитар}}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования в части предоставления услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов на указанные услуги в пределах установленного на данный период для среднесетевых условий ценового коридора, без учета транзитных перевозок (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$D_{\text{груз}, t}^{\text{транзгг}}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$\Delta D_{\text{транз}, t}^{\text{излитаргг}}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок в m -м сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов в пределах установленного для среднесетевых условий ценового коридора (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$ИОР_{m, t+1}^{\text{безтранз}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) при перевозках грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг без учета грузовых транзитных перевозок на очередной период регулирования;

$ИОР_{t+1}^{\text{транзгг}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) при перевозках грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг на очередной период регулирования в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных

соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$I_{груз,t+1}$ - индекс изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, установленный регулирующим органом на очередной период регулирования.

35.2. При реализации решения об установлении повышающего коэффициента к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого к конкретным родам и/или классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях финансирования отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры за счет средств субъекта регулирования, предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке j -го рода (класса) грузов для m -го сегмента рынка железнодорожных транспортных услуг ($I_{m, \max, t+1}^{лок, j}$) определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$I_{m, \max, t+1}^{лок, j} = 1 + \frac{P_{m, t+1}}{[(D_{m, груз, t}^{безтранз, j} - \Delta D_{m, груз, t}^{излитар, j}) \cdot ИОР_{m, t+1}^{безтранз, j} + (D_{m, груз, t}^{транзвз, j} - \Delta D_{m, транз, t}^{излитар, j}) \cdot ИОР_{m, t+1}^{транзвз, j}] \cdot I_{груз, t+1}} \quad (36)$$

$P_{m, t+1}$ - размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств субъекта регулирования, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке.

$D_{m, груз, t}^{безтранз, j}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг железнодорожного транспорта по перевозке j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг без учета транзитных перевозок;

$\Delta D_{m, груз, t}^{излитар, j}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования в части предоставления услуг железнодорожного транспорта по перевозке j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов на указанные услуги в пределах установленного на данный период для среднесетевых условий ценового коридора, без учета транзитных перевозок (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м

сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$D_{m, \text{груз}, j}^{\text{транзит}}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг железнодорожного транспорта по транзитной перевозке j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$\Delta D_{m, \text{транзит}, j}^{\text{изм.тариф}}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования от транзитных перевозок j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов в пределах установленного для среднесетевых условий ценового коридора (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$ИОР_{m, t+1}^{\text{безтранзит}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) при перевозке j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг без учета грузовых транзитных перевозок на очередной период регулирования;

$ИОР_{m, t+1}^{\text{транзит}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) при перевозке j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг на очередной период регулирования в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

35.3. При реализации решения об установлении повышающего коэффициента к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого в целях финансирования инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры с использованием средств частных инвесторов в отдельных сегментах рынка ко всем родам и/или классам перевозимых грузов пользователями услуг железнодорожного транспорта, не участвующими в финансировании указанных проектов,

предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m -м сегменте рынка для пользователей услуг железнодорожного транспорта, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка ($I_{m, \max, t+1}^{\text{лок, ни}}$), определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$I_{m, \max, t+1}^{\text{лок, ни}} = 1 + \frac{P_{m, t+1}}{[(D_{m, \text{груз}, t}^{\text{безтранз, ни}} - \Delta D_{m, \text{груз}, t}^{\text{излтар, ни}}) \cdot \text{ИОР}_{m, t+1}^{\text{безтранз, ни}} + (D_{m, \text{груз}, t}^{\text{транзвг, ни}} - \Delta D_{m, \text{транз}, t}^{\text{излтарвг, ни}}) \cdot \text{ИОР}_{m, t+1}^{\text{транзвг, ни}}] \cdot I_{\text{груз}, t}} \quad (37)$$

$P_{i, t+1}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счёт средств субъекта регулирования и/или средств частных инвесторов, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке.

$D_{m, \text{груз}, t}^{\text{безтранз, ни}}$ – ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг железнодорожного транспорта в m -м сегменте рынка при перевозках грузов пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, без учета транзитных перевозок;

$\Delta D_{m, \text{груз}, t}^{\text{излтар, ни}}$ – ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования в части предоставления услуг железнодорожного транспорта в m -м сегменте рынка при перевозках грузов пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, связанное с реализацией им права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в пределах установленного на данный период для среднесетевых условий ценового коридора, без учета транзитных перевозок;

$D_{m, \text{груз}, t}^{\text{транзвг, ни}}$ – ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг при перевозках грузов пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$\Delta D_{m,trans,t}^{измтариф,ни}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок грузов в m -м сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, в части предоставления данных услуг пользователям, не участвующим в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, связанное с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в пределах установленного для среднесетевых условий ценового коридора (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$ИОР_{m,t+1}^{безтранз,ни}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) в m -м сегменте рынка при перевозке грузов пользователей услуг железнодорожного транспорта, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, без учета грузовых транзитных перевозок на очередной период регулирования;

$ИОР_{m,t+1}^{транз,ни}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) на очередной период регулирования в m -м сегменте рынка при перевозке грузов пользователей услуг железнодорожного транспорта, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

35.4. При реализации решения об установлении фиксированного размера увеличения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого ко всем родам и классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях финансирования отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры за счёт средств субъекта регулирования, предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для m -го сегмента рынка железнодорожных транспортных услуг ($П_{m,max,t+1}^{лок}$) определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$П_{m,max,t+1}^{лок} = П_{m,баз,t+1}^{лок} + \frac{P_{m,t+1}}{ОР_{m,ваг-км,t+1}^{безтранз} + ОР_{m,ваг-км,t+1}^{транз}}, \quad (38)$$

где:

$\Pi_{m, баз, t+1}^{лок}$ – размер платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке соответствующего груза в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг на соответствующее тарифное расстояние, определенный по действующим правилам и ставкам Прейскуранта № 10-01 в случае перевозки грузов (пробега порожнего вагона) с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД», или по правилам и ставкам, предусмотренным Тарифным руководством для ОАО «АК «ЖДЯ» в случае перевозки грузов с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «АК «ЖДЯ», с учетом индексации указанных ставок в параметрах, установленных регулирующим органом на очередной период регулирования;

$R_{m, t+1}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств субъекта регулирования, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке;

$OP_{m, ваг-км, t+1}^{безтранз}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования по перевозке грузов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг без учета грузовых транзитных перевозок;

$OP_{m, ваг-км, t+1}^{транз}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

35.5. При реализации решения об установлении фиксированного размера увеличения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого к конкретным родам и/или классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях финансирования отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры за счёт средств субъекта регулирования, предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке j -го рода (класса) грузов для m -го сегмента рынка железнодорожных транспортных услуг ($\Pi_{m, max, t+1}^{лок, j}$) определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$\Pi_{m, max, t+1}^{лок, j} = \Pi_{m, баз, t+1}^{лок, j} + \frac{R_{m, t+1}}{OP_{m, ваг-км, t+1}^{безтранз, j} + OP_{m, ваг-км, t+1}^{транз, j}}, \quad (39)$$

где:

$P_{m, баз, t+1}^{лок, j}$ – размер платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке j-го рода (класса) груза в m-м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг на соответствующее тарифное расстояние, определенный по действующим правилам и ставкам Прейскуранта № 10-01 в случае перевозки грузов (пробега порожнего вагона) с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД», или по правилам и ставкам, предусмотренным Тарифным руководством для ОАО «АК «ЖДЯ» в случае перевозки грузов с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «АК «ЖДЯ», с учетом индексации указанных ставок в параметрах, установленных регулирующим органом на очередной период регулирования;

$P_{m, t+1}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств субъекта регулирования, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m-м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке;

$OP_{m, баз-км, t+1}^{безтранз, j}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования при перевозке j-го рода (класса) грузов в m-м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг без учета грузовых транзитных перевозок;

$OP_{m, баз-км, t+1}^{транз, j}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования в m-м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг в части транзитных перевозок j-го рода (класса) грузов, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутрисударственных перевозок.

35.6. При реализации решения об установлении фиксированного размера увеличения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого ко всем родам и классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях финансирования отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры с использованием средств частных инвесторов, предельный максимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m-м сегменте рынка для пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка ($P_{m, max, t+1}^{лок, ии}$), определяется на очередной финансовый год t+1 по следующей формуле:

$$P_{m, max, t+1}^{лок, ии} = P_{m, баз, t+1}^{лок, ии} + \frac{P_{m, t+1}}{OP_{m, баз-км, t+1}^{безтранз, ии} + OP_{m, баз-км, t+1}^{транз, ии}}, \quad (40)$$

где:

$P_{m, \text{биз}, t+1}^{\text{лок, ни}}$ – размер платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке соответствующего груза в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг при перевозке грузов пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, определенный на соответствующее тарифное расстояние по действующим правилам и ставкам Прейскуранта № 10-01 в случае перевозки грузов (пробега порожнего вагона) с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД», или по правилам и ставкам, предусмотренным Тарифным руководством для ОАО «АК «ЖДЯ» в случае перевозки грузов с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «АК «ЖДЯ», с учетом индексации указанных ставок в параметрах, установленных регулирующим органом на очередной период регулирования;

$P_{m, t+1}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств субъекта регулирования и/или средств частных инвесторов, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке;

$OR_{m, \text{ваг-км}, t+1}^{\text{безтранз, ни}}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг при перевозке грузов пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, без учета грузовых транзитных перевозок;

$OR_{m, \text{ваг-км}, t+1}^{\text{транзвг, ни}}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг в части транзитных перевозок грузов пользователей услуг, не участвующих в финансировании инвестиционных проектов по развитию объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

36. Предельный минимальный уровень тарифов, сборов и платы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов определяется в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг в случаях, указанных в пункте 5.2 настоящей Методики.

36.1. При реализации решения об установлении понижающего коэффициента к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого ко всем родам и классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях обеспечения возврата средств частных инвесторов, участвующих в финансировании отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры, предельный минимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m -м сегменте рынка для соответствующего пользователя услуг, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка ($I_{m, \min, t+1}^{\text{лок, шв}}$), определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$I_{m, \min, t+1}^{\text{лок, шв}} = 1 - \frac{P_{m, t+1}^{\text{шв}}}{[(D_{m, \text{груз}, t}^{\text{безтранз, шв}} - \Delta D_{m, \text{груз}, t}^{\text{излттар, шв}}) \cdot \text{ИОР}_{m, t+1}^{\text{безтранз, шв}} + (D_{m, \text{груз}, t}^{\text{транзвг, шв}} - \Delta D_{m, \text{транз}, t}^{\text{излттарвг, шв}}) \cdot \text{ИОР}_{m, t+1}^{\text{транзвг, шв}}] \cdot I_{\text{груз}, t}} \quad (41)$$

$P_{m, t+1}^{\text{шв}}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств соответствующего пользователя услуг железнодорожного транспорта, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке.

$D_{m, \text{груз}, t}^{\text{безтранз, шв}}$ – ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m -м сегменте рынка пользователю услуг, участвующему в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, без учета транзитных перевозок;

$\Delta D_{m, \text{груз}, t}^{\text{излттар, шв}}$ – ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования в части предоставления услуг железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m -м сегменте рынка пользователю услуг, участвующему в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, связанное с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов на указанные услуги в пределах установленного на данный период для среднесетевых условий ценового коридора, без учета транзитных перевозок (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$D_{m, \text{транз}, t}^{\text{транз}, \text{ин}}$ - ожидаемый в текущем периоде размер доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг по транзитным перевозкам грузов в m -м сегменте рынка пользователю услуг, участвующему в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$\Delta D_{m, \text{транз}, t}^{\text{изм транз}, \text{ин}}$ - ожидаемое в текущем периоде изменение доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок в m -м сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, в части предоставления данных услуг пользователю, участвующему в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, связанное с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в пределах установленного для среднесетевых условий ценового коридора (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений на m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики);

$ИОР_{m, t+1}^{\text{без транз}, \text{ин}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) в m -м сегменте рынка при перевозке грузов пользователя услуг, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, без учета грузовых транзитных перевозок, на очередной период регулирования;

$ИОР_{m, t+1}^{\text{транз}, \text{ин}}$ - индекс изменения объемов работ (грузооборота) в m -м сегменте рынка при перевозке грузов пользователя услуг, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, на очередной период регулирования.

36.2. При реализации решения об установлении понижающего коэффициента к тарифам, сборам и плате на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленным регулирующим органом на соответствующий финансовый год, применяемого к конкретным родам и классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях обеспечения возврата средств частных инвесторов, участвующих в финансировании отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры,

предельный минимальный уровень тарифов на услуги по перевозке j-го рода (класса) грузов в m-м сегменте рынка для соответствующего пользователя услуг железнодорожного транспорта, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, определяется на очередной период регулирования в порядке, аналогичном предусмотренному в пункте 36.1. на основе ожидаемых в текущем периоде доходов субъекта регулирования, связанных с предоставлением услуг по перевозке в m-м сегменте рынка j-го рода (класса) грузов пользователя услуг, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, а также планируемого на очередной период регулирования грузооборота в части перевозок указанных грузов.

36.3. При реализации решения об установлении фиксированного размера уменьшения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого в целях обеспечения возврата средств частных инвесторов, участвующих в финансировании отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры, предельный минимальный уровень тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в m-м сегменте рынка для соответствующего пользователя услуг железнодорожного транспорта, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка ($P_{m, \min, t+1}^{\text{лок, ш}}$), определяется на очередной период регулирования по следующей формуле:

$$P_{m, \min, t+1}^{\text{лок, ш}} = P_{m, \text{баз}, t+1}^{\text{лок, ш}} - \frac{R_{m, t+1}^{\text{ш}}}{OR_{m, \text{ваг}-\text{кл}, t+1}^{\text{безтранз, ш}} + OR_{m, \text{ваг}-\text{кл}, t+1}^{\text{транзвг, ш}}}, \quad (42)$$

где:

$P_{m, \text{баз}, t+1}^{\text{лок, ш}}$ – размер платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке соответствующего груза в m-м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг на соответствующее тарифное расстояние, определенный по действующим правилам и ставкам Прейскуранта № 10-01 в случае перевозки грузов (пробега порожнего вагона) с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД», или по правилам и ставкам, предусмотренным Тарифным руководством для ОАО «АК «ЖДЯ» в случае перевозки грузов с использованием инфраструктуры и локомотивов ОАО «АК «ЖДЯ», с учетом индексации указанных ставок в параметрах, установленных регулирующим органом на очередной период регулирования;

$R_{m, t+1}^{\text{ш}}$ – размер планируемых на очередной период регулирования инвестиционных расходов по развитию отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры, финансируемых за счет средств соответствующего

пользователя услуг железнодорожного транспорта, в части реализации локальных инфраструктурных проектов в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг, одобренных в установленном порядке;

$OP_{m, \text{ваг}-\text{км}, t+1}^{\text{безтранз}, \text{ин}}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг по перевозке грузов пользователя услуг железнодорожного транспорта, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, без учета грузовых транзитных перевозок;

$OP_{m, \text{ваг}-\text{км}, t+1}^{\text{транз}, \text{ин}}$ - прогнозируемый на очередной период регулирования объем вагонокилометровой работы субъекта регулирования в m -м сегменте рынка железнодорожных транспортных услуг в части транзитных перевозок грузов пользователя услуг железнодорожного транспорта, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, тарификация которых производится в рамках международных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

36.4. При реализации решения об установлении фиксированного размера уменьшения платы за услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, применяемого к конкретным родам и классам перевозимых грузов в отдельных сегментах рынка в целях обеспечения возврата средств частных инвесторов, участвующих в финансировании отдельных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры, предельный минимальный уровень тарифов на услуги по перевозке j -го рода (класса) грузов в m -м сегменте рынка для соответствующего пользователя услуг железнодорожного транспорта, участвующего в финансировании инвестиций в развитие объектов инфраструктуры на данном сегменте рынка, определяется на очередной период регулирования в порядке, аналогичном предусмотренному в пункте 36.3. на основе планируемого на данный период грузооборота в части перевозок указанных грузов.

37. Параметры расчёта предельных максимальных и минимальных уровней тарифов, сборов и платы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг определяются на очередной период регулирования на основании данных и расчётов, представленных субъектом регулирования, исходя из стоимости объекта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, с учетом стоимости заемных средств, с распределением объемов финансирования инвестиций по каждому году периода окупаемости проекта, планируемых

объемов и номенклатуры перевозимых грузов, а также с учётом следующих факторов:

- влияния предлагаемых решений на экономику грузоотправителей, с учетом оценки допустимого изменения тарифной нагрузки на потребителей железнодорожных транспортных услуг при установлении тарифов в отдельных сегментах, с учетом конъюнктуры товарных рынков и рынка транспортных услуг и их особенностей в регионах действия данных тарифов;

- оценки допустимого изменения уровня тарифов, при котором достигается эффективность проекта для субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте;

- мер государственной поддержки и иных источников финансирования инфраструктурных объектов;

- гарантий частных инвесторов по финансированию конкретных объектов инфраструктуры, в случае их участия в проекте;

- долгосрочных соглашений грузоотправителей с владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования о гарантированных объемах перевозок.

38. Расчёт предельных максимальных и предельных минимальных уровней тарифов, сборов и платы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг не производится по родам и классам грузов в части пробега порожних вагонов в случае, если действующий порядок тарификации порожнего пробега вагонов не предполагает дифференциацию тарифов по родам и классам ранее перевозимых грузов (кроме специализированных изотермических вагонов, транспортеров и вагонов из-под перевозок термических контейнеров).

№ статьи	Наименование статьи	Доля отнесения расходов на тариф на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов	Сумма расходов по элементам затрат руб								Всего расходов руб
			Затраты на оплату труда	Отчисления на социальные нужды	Материалы	Топливо	Электроэнергия	Прочие материальные затраты	Амортизация	Прочие затраты	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Общепроизводственные расходы	100 00%									
	Общехозяйственные расходы	100,00%									
6502	Всего затрат по капитальным видам ремонта паровозов, в т.ч.	100 00%									
	Специфические (прямые производственные) расходы	100 00%									
	Общепроизводственные расходы	100 00%									
	Общехозяйственные расходы	100 00%									
6503	Всего затрат на внеплановый ремонт паровозов, в т.ч.	100 00%									
	Специфические (прямые производственные) расходы	100 00%									
	Общепроизводственные расходы	100 00%									
	Общехозяйственные расходы	100 00%									
6510	Всего затрат по капитальным видам ремонта паровозов на заводах, в т.ч.	100 00%									
	Специфические (прямые производственные) расходы	100 00%									
	Общепроизводственные расходы	100 00%									
	Общехозяйственные расходы	100 00%									
9805	Всего затрат по ремонту путевой техники на заводах, в т.ч.	100 00%									
	Специфические (прямые производственные) расходы	100 00%									
	Общепроизводственные расходы	100 00%									
	Общехозяйственные расходы	100 00%									

* доля маневровой работы приходящаяся на станционные пути (без учета такой работы на подъездных путях расходы на выполнение которой компенсируются за счет дополнительных сборов)

** Доля расходов приходящихся на станционные пути (без учета подъездных) определяется как отношение приведенной длины подъездных путей к сумме приведенной длины станционных и подъездных путей

Приведенная развернутая длина путей для распределения названных расходов между станционными и подъездными путями рассчитывается на основе следующих коэффициентов 1 км станционных и подъездных путей 0 4 км приведенной развернутой длины путей 1 стрелочный перевод на станционных путях 0 07 км на подъездных путях 0 05 км

Расчет приведенной длины станционных и подъездных путей осуществляется по следующей формуле

Приведенная длина станционных путей без учета подъездных = Развернутая длина станционных путей без учета подъездных x 0 4 + Количество стрелочных переводов на станционных путях x 0 07

Приведенная длина подъездных путей = Развернутая длина подъездных путей x 0 4 + Количество стрелочных переводов на подъездных путях x 0 05

Приложение 2 к Методике,
утвержденной приказом ФСТ России от
18 декабря 2012 года № 397-т/2

**Доли расходов, зависящих и независящих от изменения объемов перевозок, по
элементам затрат**

Элементы затрат	Доли расходов	
	зависящие	независящие
Затраты на оплату труда	0,3	0,7
Отчисления на социальные нужды	0,3	0,7
Топливо на тягу поездов	1	0
Топливо на прочие нужды	0,3	0,7
Электроэнергия на тягу поездов	1	0
Электроэнергия на прочие нужды	0,4	0,6
Материалы	0,5	0,5
Прочие материальные затраты	0,4	0,6
Прочие затраты	0,5	0,5

Приложение 3 к Методике,
утвержденной приказом ФСТ России от
18 декабря 2012 года №397-т/2

**Доходы, учитываемые при определении предельных уровней тарифов на услуги
железнодорожного транспорта по перевозке грузов.**

Номер статьи доходов	Наименование статьи	Тарифная составляющая		
		Локомотивная составляющая	Инфраструктурная составляющая (без учета вокзальной)	Итого
1	2	3	4	5
01000	Перевозки грузов в вагонах общего парка во внутригосударственном сообщении			
01004	Перевозки грузов в собственных (арендованных) вагонах во внутригосударственном сообщении			
01008	Перевозки грузов в контейнерах общего парка в вагонах общего парка во внутригосударственном сообщении			
01012	Перевозки собственных (арендованных) грузевых и порожних контейнеров, контрейлеров в вагонах общего парка во внутригосударственном сообщении			
01016	Перевозки грузов в контейнерах общего парка в собственных (арендованных) вагонах во внутригосударственном сообщении			
01020	Перевозки собственных (арендованных) грузевых и порожних контейнеров в собственных (арендованных) вагонах во внутригосударственном сообщении			
01024	Порожний пробег собственных (арендованных) вагонов, собственных (арендованных) транспортеров, а также другого собственного (арендованного) подвижного состава на своих осях (локомотивы, краны на железнодорожном ходу и др) при осуществлении грузовых перевозок во внутригосударственном сообщении			
01028	Пробег отдельных собственных (арендованных) локомотивов, поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок во внутригосударственном сообщении	X		
01052	Перевозки грузов по графику с согласованным временем (в часах) отправления и прибытия во внутригосударственном сообщении			
01064	Перевозки грузов на особых условиях грузоотправителя, грузополучателя во внутригосударственном сообщении			
01200	Перевозки экспортных и импортных грузов в вагонах общего парка в непрямом международном сообщении через российские порты			

01204	Перевозки экспортных и импортных грузов в собственных (арендованных) вагонах в непрямом международном сообщении через российские порты			
01208	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в вагонах общего парка в непрямом международном сообщении через российские порты			
01212	Перевозки собственных (арендованных) груженых и порожних контейнеров в вагонах общего парка в непрямом международном сообщении через российские порты			
01216	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в собственных (арендованных) вагонах в непрямом международном сообщении через российские порты			
01220	Перевозки собственных (арендованных) груженых и порожних контейнеров, контрейлеров в собственных (арендованных) вагонах в непрямом международном сообщении через российские порты			
01224	Порожний пробег собственных (арендованных) вагонов, собственных (арендованных) транспортеров, а также другого подвижного состава на своих осях (локомотивы, краны на железнодорожном ходу и др) при осуществлении грузовых перевозок в непрямом международном сообщении через российские порты			
01228	Пробег поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок в непрямом международном сообщении через российские порты	x		
01256	Перевозки грузов по графику с согласованным временем (в часах) отправления и прибытия в непрямом международном сообщении через российские порты			
01260	Перевозки грузов на особых условиях грузоотправителя, грузополучателя в непрямом международном сообщении через российские порты			
01400	Перевозки экспортных и импортных грузов в вагонах общего парка в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01404	Перевозки экспортных и импортных грузов в собственных (арендованных) вагонах в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01408	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в вагонах общего парка в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			

01412	Перевозки собственных (арендованных) грузовых и порожних контейнеров в вагонах общего парка в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01416	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в собственных (арендованных) вагонах в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01420	Перевозки собственных (арендованных) грузовых и порожних контейнеров, контрейлеров в собственных (арендованных) вагонах в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01424	Перевозки собственного (арендованного) подвижного состава на своих осях в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01428	Пробег поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)	X		
01456	Перевозки грузов по графику с согласованным временем (в часах) отправления и прибытия в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01460	Перевозки грузов на особых условиях грузоотправителя, грузополучателя в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)			
01600	Перевозки экспортных и импортных грузов в вагонах общего парка транзитом			
01604	Перевозки экспортных и импортных грузов в собственных (арендованных) вагонах транзитом			
01608	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в вагонах общего парка транзитом			
01612	Перевозки собственных (арендованных) грузовых и порожних контейнеров, контрейлеров в вагонах общего парка транзитом			
01616	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в собственных (арендованных) вагонах транзитом			

01620	Перевозки собственных (арендованных) грузевых и порожних контейнеров в собственных (арендованных) вагонах транзитом			
01624	Перевозки собственного (арендованного) подвижного состава на своих осях транзитом			
01628	Пробег поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок транзитом	x		
01652	Перевозки грузов транзитом по графику с согласованным временем (в часах) отправления и прибытия			
01656	Перевозки грузов транзитом на особых условиях грузоотправителя, грузополучателя			
02000	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления перевозок грузов во внутригосударственном сообщении	x	x	
02004	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления перевозок экспортных и импортных грузов в непрямом международном сообщении через российские порты	x	x	
02008	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления перевозок экспортных и импортных грузов в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)	x	x	
02012	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления транзитных перевозок грузов	x	x	
02604	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры при пробеге прочих передвижных формирований для осуществления перевозки грузов	x	x	