



МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**

Регистрационный № 30374

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ**  
(ФСТ РОССИИ)

*14 июля 2013*

## **П Р И К А З**

от «30» августа 2013 г.

№ 166-Т/1

г. Москва

### **Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках**

В соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 34, ст.3426; 2001, № 33 (часть 1), ст.3429; 2002, № 1 (часть 1), ст.2; 2003, №2, ст.168; № 13, ст. 1181; 2004, № 27, ст. 2711; 2006, № 1, ст. 10; № 19, ст. 2063; 2007, № 1 (часть 1), ст. 21; № 43, ст. 5084; № 46, ст. 5557; 2008, № 52 (часть 1), ст.6236; 2011, № 29, ст. 4281; № 30 (часть 1), ст. 4590; № 30 (часть 1), ст. 4596; № 50, ст. 7343; 2012, № 26, ст. 3446; № 31, ст. 4321; № 53 (часть 1), ст. 7616), Положением о Федеральной службе по тарифам, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 № 332 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 29, ст. 3049; 2006, № 3, ст. 301; № 23, ст. 2522; № 48, ст. 5032; № 50, ст. 5354; 2007, № 16, ст. 1912; № 25, ст. 3039; № 32, ст. 4145; 2008, № 7, ст. 597; № 17, ст. 1897; № 23, ст. 2719; № 38, ст. 4309; № 46, ст. 5337; 2009, № 1, ст. 142; № 3, ст. 378; № 6, ст. 738; № 9, ст. 1119; № 18 (часть 2), ст. 2249; № 33, ст.4086, 2010; № 9, ст. 960; № 13, ст. 1514; № 25, ст. 3169; № 26, ст. 3350; № 30, ст. 4096; № 45, ст. 5851; 2011, № 14, ст. 1935; № 32, ст. 4831; № 42, ст. 5925; 2013, № 11, ст. 1126; № 13, ст. 1555; № 33, ст. 4386), 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 05.08.2009 № 643 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 32, ст.4051; 2013, № 27, ст. 3602), **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке

грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках согласно приложению.

2. Признать утратившим силу приказ ФСТ России от 31.08.2010 № 198-т/1 «Об утверждении Методики расчёта размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки» (зарегистрирован Минюстом России 01.10.2010, регистрационный № 18594).

3. Настоящий приказ вступает в силу в установленном порядке.

Руководитель Федеральной  
службы по тарифам



С. Новиков

**КОПИЯ ВЕРНА**

Нач. отдела  
делопроизводства правления  
ФСТ России

Приложение  
к приказу Федеральной  
службы по тарифам  
от «30» августа 2013 г. № 166-т/1

**Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках**

**I. Общие положения**

1. Настоящие Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках (далее – Методические указания) разработаны в соответствии с Федеральными законами от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 34, ст. 3426; 2001, № 33 (часть 1), ст. 3429; 2002, № 1 (часть 1), ст. 2; 2003, № 2, ст. 168; № 13, ст. 1181; 2004, № 27, ст. 2711; 2006, № 1, ст. 10; № 19, ст. 2063; 2007, № 1 (часть 1), ст. 21; № 43, ст. 5084; № 46, ст. 5557; 2008, № 52 (часть 1), ст. 6236; 2011, № 29, ст. 4281; № 30 (часть 1), ст. 4590, ст. 4596; № 50, ст. 7343; 2012, № 26, ст. 3446; № 31, ст. 4321; № 53 (часть 1), ст. 7616), от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; № 28, ст. 2884; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (часть 1), ст. 3597; № 30 (часть 2), ст. 3616; № 52 (часть 1), ст. 6249; 2009, № 1, ст. 21; 2011, № 19, ст. 2716, № 30 (часть 1), ст. 4590, ст. 4596; № 45, ст. 6333; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4320; 2013, № 27, ст. 3477), от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; № 28, ст. 2891; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 27, ст. 3213; № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (часть 2), ст. 3616; 2011, № 30 (часть 1), ст. 4596; 2012, № 25, ст. 3268), 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 05 августа 2009 года № 643 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 32, ст. 4051; 2013, № 27, ст. 3602) (далее – постановление Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643).

2. Методические указания предназначены для использования Федеральной службой по тарифам (далее – регулирующий орган), субъектами естественных

монополий в сфере грузовых железнодорожных перевозок, выполняющими (оказывающими) работы (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 05.08.2009 № 643, при определении экономически обоснованного уровня тарифов, сборов и плат на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при грузовых перевозках (далее – грузовые перевозки) на долгосрочный период регулирования методом доходности инвестированного капитала.

3. Настоящие Методические указания определяют основные положения по расчету:

- экономически обоснованных затрат, связанных с реализацией субъектом регулирования функций по удовлетворению потребностей в грузовых перевозках и обеспечению надёжного и безопасного функционирования объектов инфраструктуры;

- возврата капитала, определяемого отдельно по базе активов, сформированных до перехода к долгосрочной модели тарифного регулирования методом доходности инвестированного капитала, активов, созданных после перехода к указанной модели регулирования, а также активов, инвестиции в создание которых финансируются за счет средств федерального бюджета Российской Федерации, внебюджетных фондов и иных государственных средств, привлекаемых субъектом регулирования на возмездной основе;

- нормативной прибыли, обеспечивающей условия для финансирования инвестиций в развитие основных производственных фондов, используемых при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок, в размерах, предусмотренных инвестиционной программой субъекта регулирования (для ОАО «РЖД» в том числе одобренной Правительством Российской Федерации);

- необходимой валовой выручки, формируемой на долгосрочный период регулирования исходя из объема экономически обоснованных затрат, возврата капитала и нормативной прибыли в части грузовых железнодорожных перевозок, прочих доходов и расходов, а также величин её корректировки, при необходимости осуществляемой в течение долгосрочного периода регулирования, с учётом уточненных параметров её расчёта (инфляционные показатели, объемы работ, неподконтрольные субъекту регулирования расходы, размер которых определяется условиями договоров со сторонними организациями на выполнение работ, необходимых для оказания регулируемых услуг и нормами законодательства

Российской Федерации) и результатов исполнения инвестиционных программ, в том числе в части их соответствия целевым показателям, на основании которых производился расчет необходимой валовой выручки на долгосрочный период регулирования;

- индекса изменения тарифов, сборов и платы, рассчитываемого на каждый год долгосрочного периода регулирования исходя из размера необходимой валовой выручки, определенной на данный период, при необходимости с учётом результатов её корректировки, а также принимаемых мер по сглаживанию роста тарифной нагрузки на потребителей услуг по перевозке грузов.

## **II. Основные методологические принципы определения индекса изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки**

4. Индексы изменения тарифов определяются на очередной финансовый год и на каждый последующий год долгосрочного периода регулирования продолжительностью не менее 5 лет в виде индексов к действующему в предшествующем финансовом году уровню тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки исходя из размера необходимой валовой выручки, проектируемой на долгосрочный период регулирования в порядке, установленном настоящими Методическими указаниями с учетом решений Правительства Российской Федерации по допустимому уровню индексации тарифов на данные услуги на соответствующий период регулирования.

5. В целях определения индекса изменения тарифов на грузовые перевозки, производится расчёт необходимой валовой выручки, в состав которой включаются:

- экономически обоснованные затраты по операционной деятельности субъекта регулирования, определяемые с учётом индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке, прогнозируемого изменения объёмов работ (услуг) и степени влияния изменения объёмов работ (услуг) на динамику изменения расходов, условий заключённых субъектом регулирования или планируемых к заключению договоров со сторонними организациями по предоставлению услуг, необходимых для осуществления регулируемой деятельности, требований законодательства Российской Федерации;

- возврат капитала по объектам основных средств субъекта регулирования за исключением объектов, созданных за счет выпуска облигаций, размещаемых в целях привлечения средств федерального бюджета на условиях возвратности (далее – облигации), рассчитываемый на основе линейного способа начисления исходя из установленных настоящими Методическими указаниями сроков использования соответствующих объектов основных средств;

- возврат капитала, рассчитываемый в части инвестиций, финансируемых за счет выпуска облигаций, с привлечением средств федерального бюджета на условиях возвратности;

- нормативная чистая прибыль (доход на капитал), определяемая исходя из стоимости основных средств и нематериальных активов субъекта регулирования, созданных до перехода к долгосрочной модели тарифного регулирования методом доходности инвестированного капитала, планируемых в течение долгосрочного периода регулирования объемов ввода в эксплуатацию объектов основных средств, используемых при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок, планируемого объема инвестиций, финансируемых за счет средств Федерального бюджета Российской Федерации, внебюджетных фондов и иных государственных средств, привлекаемых на возмездной основе, структуры источников финансирования инвестиций, направленных на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта в части грузовых перевозок, доходности на капитал, рассчитываемой дифференцированно по капиталу, сформированному до перехода к долгосрочной модели тарифного регулирования методом доходности инвестированного капитала, и капиталу, формируемому в течение долгосрочного периода регулирования;

- сальдо прочих доходов (с учётом бюджетных ассигнований, направляемых на компенсацию выпадающих доходов по грузовым перевозкам) и расходов за исключением расходов, связанных с выплатой процентов по кредитам и займам и выплатами купонного дохода по облигациям, учет которых предусмотрен при определении дохода на капитал;

- расходы, включающие налоговые платежи, в том числе, налог на прибыль, определяемые исходя из установленных налоговым законодательством Российской Федерации налоговых ставок с учетом планируемых на долгосрочный период регулирования постоянных налоговых активов и налоговых обязательств субъекта регулирования.

6. Расчёт размера экономически обоснованных затрат осуществляется отдельно на каждый финансовый год долгосрочного периода регулирования.

Указанный расчёт производится в текущем финансовом году  $t$ , предшествующем первому году долгосрочного периода регулирования  $t+1$  на базе отчетных данных о расходах за финансовый год  $t-1$ , предшествующий текущему году, по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», сформированных в соответствии с приказом Минтранса России от 31.12.2010 № 311 «Об утверждении порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (зарегистрирован Минюстом России 12 апреля 2011 года, регистрационный № 20470), с изменениями,

внесенными приказом Минтранса России от 26.12.2011 № 330 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2011 года, регистрационный № 22834). Расчет осуществляется путем поэлементного проектирования затрат на каждый финансовый год долгосрочного периода регулирования с учётом ежегодной экономии подконтрольных субъекту регулирования расходов в размере от 1 до 2%.

Расчёт экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки, производится без учёта расходов по перевозке грузов, следующих транзитом по территории Российской Федерации по тарифам, установленным в соответствии с международными отраслевыми соглашениями.

7. Нормативная прибыль определяется методом доходности инвестированного капитала на основе отдельного учета базового и инвестированного капитала, а также капитала, сформированного за счет выпуска облигаций, в рамках которого:

- базовый капитал определяется исходя из стоимости основных средств и нематериальных активов, сформированных до начала долгосрочного периода регулирования, и на каждый год долгосрочного периода регулирования корректируется с учетом величины накопленного возврата капитала по соответствующим активам;

- инвестированный капитал определяется на основе планируемых в течение долгосрочного периода регулирования объемов ввода в эксплуатацию объектов основных средств нематериальных активов как суммарная остаточная стоимость фактически введенных в эксплуатацию в период регулирования объектов в рамках реализации инвестиционных проектов субъекта регулирования. При этом в структуре инвестированного капитала отдельно учитываются бюджетные инвестиции в виде субсидий и взносов в уставный капитал субъекта регулирования, а также бюджетные средства, привлекаемые на возвратной основе (средства федерального бюджета на условиях возвратности);

- капитал, сформированный за счет выпуска облигаций, определяется как суммарный объемов инвестиционных средств, привлеченных по результатам их эмиссии.

При отклонении расчетного индекса тарифов от индекса, определенного прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации более чем на 3 процентных пункта, формирование инвестированного капитала осуществляется без учета переоценки соответствующих активов.

Расчет нормативной прибыли методом доходности инвестированного капитала осуществляется при наличии согласованной и утвержденной в установленном порядке инвестиционной программы субъекта регулирования с указанием направлений использования инвестиционных ресурсов и источников финансирования инвестиций, формируемой с учётом сроков действия

долгосрочного периода регулирования (на период продолжительностью не менее 5 лет), а также при наличии раздельного учета базового и инвестированного капитала субъекта регулирования ведется отдельно от бухгалтерского и налогового учета.

8. Возврат капитала рассчитывается с учетом средних сроков полезного использования объектов основных средств, введенных в эксплуатацию до начала долгосрочного периода регулирования и в течение долгосрочного периода регулирования, которые составляют:

- для базового капитала – 15 лет;
- для инвестированного капитала – 40 лет.

Возврат капитала, сформированного за счет выпуска облигаций, определяется исходя из условий и сроков погашения облигаций соответствующего вида.

9. Доходная база, учитываемая при определении индексов изменения тарифов 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 установленных ценовых пределах (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).

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 индексы изменения тарифов определяются без учета финансовых рисков от реализации данных тарифных решений.

10. Индексы изменения тарифов, установленные на долгосрочный период регулирования, подлежат корректировке в случае отклонения фактических параметров их расчета от прогнозных. При этом в целях недопущения в течение долгосрочного периода регулирования значительных колебаний параметров индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, корректировка индексов изменения тарифов осуществляется в пределах, предусмотренных пунктом 48 настоящих Методических указаний.

11. В целях защиты грузоотправителей от резкого роста тарифной нагрузки при реализации долгосрочной модели тарифного регулирования методом доходности инвестированного капитала регулирующим органом осуществляется перераспределение необходимой валовой выручки в пределах одного долгосрочного периода регулирования.



12. Определенные в соответствии с настоящими Методическими указаниями индексы применяются к действующим в предшествующем финансовом году:

- ставкам тарифов, сборов и платы, определяемым по правилам разделов 2 и 4 части I Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК России от 17 июня 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 (зарегистрирован Минюстом России 20 октября 2004 года, регистрационный № 6075); от 26 октября 2004 года № 140-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 2 декабря 2004 года, регистрационный № 6163); от 26 октября 2004 года № 141-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 7 декабря 2004 года, регистрационный № 6174); от 16 декабря 2004 года № 295-т/4 (зарегистрирован Минюстом России 17 декабря 2004 года, регистрационный № 6202); от 29 декабря 2004 года № 422-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 18 января 2005 года, регистрационный № 6273); от 17 мая 2005 года № 204-т/5 (зарегистрирован Минюстом России 6 июня 2005 года, регистрационный № 6685); от 13 декабря 2005 года № 617-т/5 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2005 года, регистрационный № 7287); от 18 апреля 2006 года № 79-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 18 мая 2006 года, регистрационный № 7851); от 25 апреля 2006 года № 83-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2006 года, регистрационный № 7858); от 25 апреля 2006 года № 84-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2006 года, регистрационный № 7867); от 19 июня 2006 года № 129-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2006 года, регистрационный № 8080); от 19 июня 2006 года № 133-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2006 года, регистрационный № 7936); от 9 декабря 2006 года № 355-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 18 декабря 2006 года, регистрационный № 8627); от 4 декабря 2007 года № 410-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2007 года, регистрационный № 10721); от 25 апреля 2008 года № 83-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 6 мая 2008 года, регистрационный № 11627); от 24 декабря 2008 года № 462-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 29 декабря 2008 года, регистрационный № 13028); от 30 декабря 2008 года № 474-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2008 года, регистрационный № 13053); от 14 августа 2009 года № 188-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2009 года, регистрационный № 15080); от 24 декабря 2009 года № 497-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 13 января 2010 года, регистрационный № 15954); от 27 февраля 2010 года № 28-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 24 марта 2010 года, регистрационный № 16710); от 7 декабря 2010 года № 388-т/3 (зарегистрирован

Минюстом России 16 декабря 2010 года, регистрационный № 19203); от 20 мая 2011 года № 104-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2011 года, регистрационный № 21205); от 29 июля 2011 года №182-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 3 октября 2011 года, регистрационный № 21961); от 6 декабря 2011 года № 318-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2011 года, регистрационный № 22607); от 4 мая 2012 года № 78-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 4 июля 2012 года, регистрационный № 24789); от 27 ноября 2012 года № 303-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 10 декабря 2012 года, регистрационный № 26052); от 18 декабря 2012 года № 396-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 29 декабря 2012 года, регистрационный № 26459); от 9 апреля 2013 года № 61-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 18 апреля 2013 года, регистрационный № 28176); от 5 июня 2013 года № 105-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 15 июля 2013 года, регистрационный № 29069), от 17 июля 2013 года № 140-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2013 года, регистрационный № 29393);

- ставкам Тарифного руководства № 2 «Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта», утвержденным постановлением ФЭК России от 19 июня 2002 года № 35/12 (зарегистрировано Минюстом России 8 августа 2002 года, регистрационный № 3678), с изменениями и дополнениями, внесенными постановлением ФЭК России от 7 октября 2003 года № 82-т/3 (зарегистрировано Минюстом России 15 октября 2003 года, регистрационный № 5175), приказами ФСТ России от 19 июня 2006 года № 131-т/4 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2006 года, регистрационный № 8072), от 10 июня 2009 года № 119-т/4 (зарегистрирован Минюстом России 16 июня 2009 года, регистрационный № 14092);

- ставкам сборов Тарифного руководства № 3 «Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте», утвержденным постановлением ФЭК России от 19 июня 2002 года № 35/15 (зарегистрировано Минюстом России 12 августа 2002 года, регистрационный № 3681), с изменениями и дополнениями, внесенными приказом ФСТ России от 10 июня 2009 года № 120-т/5 (зарегистрирован Минюстом России 16 июня 2009 года, регистрационный № 14091);

- ставкам тарифов, сборов и платы, определяемым в соответствии с приложением к приказу ФСТ России от 23 октября 2007 г. № 263-т/1 «Об утверждении тарифов, сборов и платы за услуги, связанные с перевозкой грузов и предоставлением услуг инфраструктуры, выполняемые ОАО «АК «Железные дороги Якутии», и правил их применения (Тарифное руководство)» (зарегистрирован Минюстом России 7 декабря 2007 года, регистрационный № 10657), с изменениями и дополнениями, внесенными приказом ФСТ России от

6 декабря 2011 года, № 322-т/7 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2011 года, регистрационный № 22612).

### **III. Расчёт экономически обоснованных затрат, учитываемых при определении индексов изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки**

13. Экономически обоснованные затраты, учитываемые при определении индексов изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки, рассчитываются по каждому элементу затрат (за исключением амортизации) на основе данных раздельного учета за последний отчетный период, предшествующий долгосрочному периоду регулирования, в соответствии с номенклатурой статей расходов по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», предусмотренной приложением № 1 к настоящим Методическим указаниям.

14. Затраты субъектов регулирования на грузовые перевозки включают в себя производственные расходы, непосредственно связанные с процессом оказания соответствующих услуг, и общехозяйственные расходы (по обслуживанию производства и управлению), включая расходы по содержанию аппарата управления.

15. Расчет экономически обоснованных затрат основывается на:

- прогнозных параметрах социально-экономического развития Российской Федерации на текущий и очередной финансовые годы и на каждый последующий год долгосрочного периода регулирования, в том числе индексов инфляции, индексов 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 каждый год долгосрочного периода регулирования изменении объемов работы ( грузооборота, вагонооборота);
- долях затрат, зависящих и не зависящих от объёмов работы, по каждому элементу затрат (кроме амортизации);
- данных отраслевой и межотраслевой статистической отчетности за предыдущие периоды;
- прогнозных показателей финансового плана и инвестиционной программы субъекта регулирования на соответствующий период.

16. Экономически обоснованные расходы субъекта регулирования в части операционной деятельности по оказанию услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках, группируются по следующим элементам затрат: затраты на оплату труда, отчисления на социальные нужды, материальные затраты (материалы, топливо, электроэнергия, прочие материальные затраты) и прочие затраты.

17. Расчет затрат на текущий период регулирования и на каждый последующий год долгосрочного периода 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 настоящим Методическим указаниям.

18. Индекс изменения объёмов работ, учитываемый при определении расходов на первый год долгосрочного периода регулирования ( $ИОР_{t+1}$ ), рассчитывается по следующей формуле:

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

где:

$OP_{t+1}$  – объём работы (грузооборот, вагонооборот) субъекта регулирования, прогнозируемый на очередной финансовый год исходя из условия тарификации грузовых железнодорожных перевозок по всей номенклатуре перевозимых грузов на уровне базовых величин тарифов (без учёта планируемого изменения объемов работы, связанного с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в пределах установленных ценовых пределов);

$OP_t$  – объём работы (грузооборот, вагонооборот) субъекта регулирования, ожидаемый в текущем финансовом году;

$\Delta OP_{ск,t}$  – дополнительный прирост (снижение) объемов работ, ожидаемый в текущем финансовом году, связанный с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в рамках установленных ценовых пределов.

В аналогичном порядке определяется индекс изменения объемов работ на каждый последующий год долгосрочного периода регулирования.

Прогноз объема работ субъекта регулирования на соответствующий финансовый год формируется отдельно при пробеге вагонов в груженом рейсе и пробеге порожних вагонов. При этом грузооборот в части пробега порожних вагонов определяется исходя из объемов вагонокилометровой работы при пробеге порожних вагонов с учётом средней массы тары вагона (устанавливается с учетом расчетного значения средней массы тары за последний отчетный год, предшествующий соответствующему периоду регулирования).

19. Расчёт расходов в части грузовых перевозок, на первый год долгосрочного периода регулирования (далее – финансовый год  $t+1$ ) осуществляется в следующем порядке:

19.1. По элементу «Затраты на оплату труда» на финансовый год  $t+1$  объём расходов ( $\Phi_{t+1}$ ) определяется по следующей формуле:

$$\Phi_{t+1} = (\Phi_t - \Phi_{пр,t}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot (1 + D_\phi \cdot ИОР_{t+1}) + \Phi_{пр,t+1} - E_\phi \pm \Delta\Phi_{t+1} \quad (2)$$

где:

$\Phi_t$  – расходы на оплату труда, ожидаемые в текущем финансовом году;

$\Phi_{пр,t}$  – прочие затраты на оплату труда, ожидаемые в текущем финансовом году;

ИПЦ – прогнозное значение индекса потребительских цен, установленного в процентах, на очередной финансовый год (в среднем за период);

$D_\phi$  – доля расходов на оплату труда, зависящих от объемов работ субъекта регулирования при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок;

$ИОР_{t+1}$  – индекс изменения объёмов работ (грузооборота, вагонооборота) субъекта регулирования, прогнозируемых на финансовый год  $t+1$  по сравнению с текущим.

$\Phi_{пр,t+1}$  – прочие затраты на оплату труда, прогнозируемые на финансовый год  $t+1$ , в том числе отчисления на добровольное медицинское страхование работников, отчисления в негосударственные пенсионные фонды, выплаты социального характера, расходы на оплату проезда работников железнодорожного транспорта, включаемые в состав расходов на оплату труда в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации.

$E_\phi$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия расходов на оплату труда с учётом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала субъекта регулирования;

$\Delta\Phi_{t+1}$  – планируемый на финансовый год  $t+1$  дополнительный прирост (снижение) расходов на оплату труда, связанный с изменением законодательства Российской Федерации.

19.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на финансовый год  $t+1$ , ( $O_{t+1}$ ), рассчитываются по следующей формуле:

$$O_{t+1} = (\Phi_{t+1} - \Phi_{пр,t+1}) \times K_c \pm \Delta O_{t+1}, \quad (3)$$

где:

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

$\Delta O_{t+1}$  – планируемый на финансовый год  $t+1$  дополнительный прирост (снижение) отчислений на социальные нужды, связанный с изменением законодательства Российской Федерации.

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

19.3.1. Расходы на топливо на финансовый год  $t+1$  ( $T_{t+1}$ ) рассчитываются по формуле:

$$T_{t+1} = T_{т,t+1} + T_{пн,t+1}, \quad (4)$$

где:

$T_{т,t+1}$  – расходы на топливо на тягу поездов, планируемые на финансовый год  $t+1$ ;

$T_{пн,t+1}$  – расходы на топливо на прочие нужды, планируемые на финансовый год  $t+1$ .

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

$$T_{т,t+1} = T_{т,t} \times \frac{I_n}{100} \times (1 + ИОР_{t+1}) - E_m \quad (5)$$

где:

$T_{т,t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году расходы на топливо на тягу поездов;

$I_n$  – прогнозное значение индекса цен на производство нефтепродуктов, установленного в процентах, на финансовый год  $t+1$  (в среднем за период);

$E_m$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия расходов на топливо на тягу поездов за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

Расходы на топливо на прочие нужды ( $T_{пн,t+1}$ ) рассчитываются по следующей формуле:

$$T_{пн,t+1} = T_{пн,t} \times \frac{I_n}{100} \times (1 + D_m \cdot ИОР_{t+1}) - E_{пн} \quad (6)$$

где:

$T_{пн,t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году расходы на топливо на прочие нужды;

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

$E_{\text{пн}}$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  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  $t+1$  регулирующим органом учитывается показатель, характеризующий динамику изменения удельного расхода топлива на тягу поездов в текущем финансовом году по сравнению с предшествующим отчетным годом.

19.3.2. Расходы на электроэнергию, проектируемые на очередной финансовый год ( $\mathcal{E}_{t+1}$ ), рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_{t+1} = \mathcal{E}_{\text{т},t+1} + \mathcal{E}_{\text{пн},t+1} \quad (7)$$

где:

$\mathcal{E}_{\text{т},t+1}$  – расходы на электроэнергию на тягу поездов, планируемые на финансовый год  $t+1$ ;

$\mathcal{E}_{\text{пн},t+1}$  – расходы на электроэнергию на прочие нужды, планируемые на финансовый год  $t+1$ .

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

$$\mathcal{E}_{\text{т},t+1} = \mathcal{E}_{\text{т},t} \times \frac{I_{\text{эл}}}{100} \times (1 + ИОР_{t+1}) - E_{\text{эм}} \quad (8)$$

где:

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

$I_{\text{эл}}$  – прогнозное значение индекса роста цен на электроэнергию для всех категорий потребителей за исключением населения, выраженный в процентах, на финансовый год  $t+1$ ;

$E_{\text{эт}}$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия расходов на электроэнергию на тягу поездов за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

Расходы на электроэнергию на прочие нужды ( $T_{\text{пн},t+1}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{пн},t+1} = \mathcal{E}_{\text{пн},t} \times \frac{I_{\text{эл}}}{100} \times (1 + D_{\text{эл}} \cdot ИОР_{t+1}) - E_{\text{элпн}} \quad (9)$$

где:

$\mathcal{E}_{\text{пн},t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году расходы на электроэнергию на прочие нужды поездов;

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

$E_{элпн}$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия расходов на электроэнергию на прочие нужды за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

При расчете затрат на электроэнергию на тягу поездов в финансовом году  $t+1$  регулирующим органом учитывается показатель, характеризующий динамику изменения удельного расхода электроэнергии на тягу поездов в текущем финансовом году по сравнению с предшествующим отчетным годом.

19.3.3. Расходы на материалы, планируемые на финансовый год  $t+1$  ( $M_{t+1}$ ), рассчитываются по формуле:

$$M_{t+1} = M_t \times \frac{ИПЦ_{безТЭК}}{100} \times (1 + D_M \cdot ИОР_{t+1}) - E_M \quad (10)$$

где:

$M_t$  – ожидаемые в текущем финансовом году расходы на материалы;

$ИПЦ_{(безТЭК)}$  – прогнозное значение индекса цен производителей промышленной продукции без продукции топливо - энергетического комплекса, установленного в процентах, на финансовый год  $t+1$ ;

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

$E_M$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия расходов на материалы за счёт применения ресурсосберегающих технологий.

19.3.4. Прочие материальные затраты, проектируемые на финансовый год  $t+1$  ( $П_{мз,t+1}$ ) рассчитываются по формуле:

$$П_{мз,t+1} = (П_{мз,t} - P_{подр,t}) \times \frac{ИПЦ}{100} \times (1 + D_{пмз} \cdot ИОР_{t+1}) + P_{подр,t+1} - E_{пмз} \quad (11)$$

где:

$П_{мз,t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году прочие материальные затраты;

$ИПЦ$  – прогнозное значение индекса потребительских цен, установленного в процентах, на финансовый год  $t+1$  (в среднем за период);

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



$P_{\text{подр},t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году расходы на ремонт железнодорожного подвижного состава, выполняемый сторонними организациями (подрядным способом);

$P_{\text{подр},t+1}$  – размер расходов на ремонт железнодорожного подвижного состава подрядным способом, планируемый на финансовый год  $t+1$  с учётом программы плановых видов ремонта и ставок платы за ремонт на единицу работы.

$E_{\text{пмз}}$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия прочих материальных затрат.

19.4. Расходы по элементу «Прочие затраты», планируемые на финансовый год  $t+1$  ( $\Pi_{t+1}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{t+1} = (\Pi_t - N_t - A_t - L_t) \times \frac{\text{ИПЦ}}{100} \times (1 + D_{\text{пр}} \cdot \text{ИОР}_{t+1}) + (N_{t+1} + L_{t+1} + A_{t+1}) - E_{\text{п}} \pm \Delta\Pi_{t+1} \quad (12)$$

где:

$\Pi_t$  – ожидаемый в текущем финансовом году размер прочих расходов;

$N_t$  – ожидаемый в текущем финансовом году объем расходов по уплате налогов и иных обязательных платежей и сборов, учитываемых в составе расходов по обычным видам деятельности;

$A_t$  – ожидаемая в текущем финансовом году сумма расходов на аренду;

$L_t$  – ожидаемая в текущем финансовом году сумма расходов на лизинг;

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

$N_{t+1}$  – налоги и иные обязательные платежи и сборы, прогнозируемые на финансовый год  $t+1$ ;

$A_{t+1}$  – расходы на аренду, прогнозируемые на финансовый год  $t+1$  с учетом ставок аренды в текущем году, планируемых на очередной финансовый год объемов арендуемых основных средств и ожидаемого изменения арендных ставок;

$L_{t+1}$  – расходы на лизинг, прогнозируемые на финансовый год  $t+1$  на основании условий заключённых субъектом регулирования или планируемых к заключению договоров;

$E_{\text{п}}$  – планируемая на финансовый год  $t+1$  экономия прочих расходов;

$\Delta\Pi_{t+1}$  – планируемый на финансовый год  $t+1$  дополнительный прирост (снижение) прочих расходов, связанный с изменением законодательства Российской Федерации.

20. На основе результатов расчёта операционных расходов по каждому элементу затрат на финансовый год  $t+1$  в соответствии с пунктом 19 Методических указаний определяется совокупный размер экономически обоснованных расходов

по операционной деятельности субъекта регулирования в части оказания услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках ( $P_{t+1}^{зруз}$ ), рассчитываемый по следующей формуле:

$$P_{t+1}^{зруз} = \Phi_{t+1} + O_{t+1} + T_{t+1} + \mathcal{E}_{t+1} + M_{t+1} + \Pi_{мз,t+1} + \Pi_{t+1} \quad (13)$$

21. Размер расходов, планируемых на каждый последующий финансовый год долгосрочного периода регулирования, определяется по соответствующим элементам затрат в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 19 Методических указаний, на базе расходов субъекта регулирования по грузовым железнодорожным перевозкам, рассчитанных на предшествующий год.

#### **IV. Расчёт нормативной прибыли и возврата капитала, учитываемых при определении индексов изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки**

22. Нормативная прибыль, учитываемая при формировании долгосрочных параметров индексации тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки, рассчитывается как чистая прибыль (доход на капитал) субъекта регулирования, относимая на данные услуги (НП<sup>зруз</sup>), исходя из сформированной на начало долгосрочного периода регулирования базы основных фондов, размера капитализированных инвестиций (планируемых в течение долгосрочного периода регулирования объемов вводов основных средств в рамках реализации инвестиционных программ), объемов выпуска облигаций, используемых в качестве источников привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, и нормы доходности на капитал, дифференцированной по указанным составляющим капитала.

Расчет чистой прибыли осуществляется в соответствии со следующей формулой:

$$НП^{зруз} = BK^{зруз} \cdot r_{BK} + ИК^{зруз} \cdot r_{ИК} + K_{обл} \cdot r_{обл}, \quad (14)$$

где:

$BK^{зруз}$  - величина задействованного базового капитала (далее – базовый капитал) субъекта регулирования, отнесенного на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках;

$r_{BK}$  - норма рентабельности на капитал, определяемая для базового капитала;

$ИК^{зруз}$  - величина инвестированного капитала субъекта регулирования, отнесенного на грузовые перевозки;

$\Gamma_{ИК}$  – норма рентабельности на капитал, определяемая для инвестированного капитала;

$K_{обл}$  – величина капитала, формируемого за счет выпуска облигаций;

$\Gamma_{обл}$  – средняя купонная ставка доходности по облигациям.

23. Размер базового капитала определяется в следующем порядке:

23.1. Стоимость базового капитала, учитываемого при расчёте нормативной прибыли, формируется в текущем году  $t$ , предшествующем первому году долгосрочного периода регулирования исходя из стоимости основных средств и нематериальных активов субъекта регулирования (за исключением основных средств и нематериальных активов, созданных за счет бюджетных средств, привлеченных на возмездной основе за счет выпуска облигаций), структура которых не пересматривается в течение периода действия базового капитала, продолжительность которого определяется в соответствии с пунктом 26 настоящих Методических указаний.

В целях расчета нормативной прибыли в структуре базового капитала отдельно учитывается сумма бюджетных средств, привлеченных путем выпуска привилегированных акций.

23.2. На первый год периода действия базового капитала величина базового капитала ( $BK_{t+1}$ ) определяется путем суммирования стоимости основных средств и нематериальных активов (сумма строк 11100 и 11300 Бухгалтерского баланса с учётом пояснений к нему в соответствии с формами, утверждёнными приказом Министерства финансов Российской Федерации от 02.07.2010 № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (зарегистрирован Минюстом Российской Федерации 02 августа 2010 года, регистрационный № 18023) с изменениями, внесенными приказами Министерства финансов Российской Федерации от 05.10.2011 № 124н (зарегистрирован Минюстом России 13 декабря 2011 года, регистрационный № 22599), от 17.08.2012 № 113н (зарегистрирован Минюстом России 04 октября 2012 года, регистрационный № 25592) от 04.12.2012 № 154н (зарегистрирован Минюстом России 29 декабря 2012 года, регистрационный № 26501), прогнозируемой на конец года, предшествующего началу периода действия базового капитала (за исключением основных средств и нематериальных активов, созданных за счет выпуска облигаций), без учета результатов переоценки данных активов, за вычетом планируемого возврата капитала по данным активам.

Размер базового капитала ( $BK_{t+1}$ ), учитываемого при определении уровня индексации тарифов в первом году периода действия базового капитала, рассчитывается как среднегодовая остаточная стоимость соответствующих активов по следующей формуле:

$$BK_{t+1} = (OC + HA)_t \cdot (1 - d_{обл}^{BK}) - ВБК_{t+1} / 2, \quad (15)$$

где:

$(OC + HA)_t$  – суммарная стоимость основных средств и нематериальных активов субъекта регулирования, прогнозируемая на конец года  $t$ ;

$d_{обл}^{BK}$  – доля бюджетного финансирования в структуре базового капитала, осуществляемого за счет размещения облигаций;

$ВБК_{t+1}$  – возврат капитала, планируемый в году  $t+1$ , в части основных средств и нематериальных активов, учитываемых в структуре базового капитала.

23.3. На каждый следующий год периода действия базового капитала размер базового капитала корректируется с учётом накопленной величины возврата капитала.

По окончании соответствующего периода действия базового капитала его структура пересматривается и стоимость базового капитала формируется на основе прогнозных показателей бухгалтерского баланса на конец года, предшествующего первому году очередного периода действия базового капитала.

23.4. Размер базового капитала, отнесенного на грузовые перевозки ( $BK_{t+1}^{зпuz}$ ), на первый год периода действия базового капитала определяется в соответствии с отчётными данными субъекта регулирования о расходах на амортизацию за последний отчетный год, предшествующий началу периода действия базового капитала, по следующей формуле:

$$BK_{t+1}^{зпuz} = BK_{t+1} \cdot \frac{A_{t-1}^{зпuz}}{A_{t-1}^{cos}}, \quad (16)$$

где:

$A_{t-1}^{зпuz}$  – размер амортизационных отчислений, относимых на грузовые перевозки в соответствии с данными отдельного учёта доходов и расходов за последний отчетный год, предшествующий началу периода действия базового капитала;

$A_{t-1}^{cos}$  – общий размер амортизационных отчислений субъекта регулирования за последний отчетный год, предшествующий началу периода действия базового капитала.

Размер базового капитала, отнесенного на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования ( $BK_{t+n}^{зпuz}$ ), на  $(t+n)$ -й год периода регулирования определяется по следующей формуле:

$$BK_{t+n}^{зпuz} = BK_{t+n} \cdot \frac{A_{t-1}^{зпuz}}{A_{t-1}^{cos}} \quad (17)$$

24. Размер инвестированного капитала определяется в следующем порядке:

24.1. На первый год периода действия базового капитала совокупный объем инвестированного капитала рассчитывается суммированием чистого оборотного капитала без учёта краткосрочных займов и кредитов, доходов будущих периодов и оценочных обязательств, прогнозируемого на конец года, предшествующего данному периоду, совокупной стоимости фактически введенных в эксплуатацию объектов основных средств в рамках реализации инвестиционной программы (для ОАО «РЖД» одобренной Правительством Российской Федерации) за вычетом возврата инвестированного капитала в виде накопленной амортизации по введенным объектам основных средств.

В случае если приобретение (строительство, модернизация) соответствующих объектов основных средств осуществляется за счет бюджетных средств, привлекаемых путем выпуска облигаций, стоимость этих объектов не учитывается при формировании инвестированного капитала или учитывается частично за вычетом величины указанных бюджетных средств, направленных на финансирование инвестиций в данные объекты.

Размер инвестированного капитала ( $ИК_{t+1}$ ), учитываемого при определении уровня индексации тарифов в первом году периода действия базового капитала, рассчитывается как среднегодовая суммарная остаточная стоимость введенных в эксплуатацию в году  $t+1$  объектов основных средств и чистого оборотного капитала по следующей формуле:

$$ИК_{t+1} = \frac{ПС_{t+1} \cdot (1 - d_{обл,t+1}^{ИК}) - ВИК_{t+1} + ЧОК_{t+1}}{2}, \quad (18)$$

где:

$ПС_{t+1}$  – планируемая первоначальная стоимость вводимых в эксплуатацию в течение года  $t+1$  объектов основных средств и нематериальных активов в рамках реализации инвестиционной программы субъекта регулирования;

$d_{обл,t+1}^{ИК}$  – доля бюджетных средств в структуре стоимости вводимых в эксплуатацию объектов, созданных за счет выпуска облигаций, определяемая на год  $t+1$  с учетом планируемых объемов ввода в эксплуатацию объектов капитального строительства в рамках реализации инвестиционной программы и состава источников её финансирования;

$ВИК_{t+1}$  – планируемый в году  $t+1$  возврат инвестированного капитала в части активов, введенных в эксплуатацию в течение этого года, за исключением возврата капитала по активам, инвестиции в создание которых профинансированы за счет бюджетных средств, привлекаемых за счет выпуска облигаций;

$ЧОК_{t+1}$  – чистый оборотный капитал, определяемый как разность между среднегодовой стоимостью оборотных активов (строка 12000 Бухгалтерского

баланса) и величиной краткосрочных обязательств (строка 15000 Бухгалтерского баланса) субъекта регулирования без учета заемных средств, доходов будущих периодов и оценочных обязательств (строки 15100, 15300 и 15400 Бухгалтерского баланса соответственно) исходя из прогноза указанных показателей бухгалтерского баланса на год  $t+1$ .

24.2. На  $n$ -й год периода действия базового капитала расчёт размера инвестированного капитала ( $ИК_{t+n}$ ) определяется по следующей формуле:

$$ИК_{t+n} = ОС_{t+n-1} \cdot (1 - d_{обл,ср}^{ИК}) \cdot k_{пер,t+n} + \frac{ПС_{t+n} \cdot (1 - d_{обл,t+n}^{ИК}) - ВИК_{t+n}}{2} + ЧОК_{t+n} \quad (19)$$

где:

$ОС_{t+n-1}$  – остаточная стоимость основных средств и нематериальных активов, введенных в эксплуатацию с начала периода действия базового капитала, прогнозируемая на конец года  $t+n-1$ ;

$d_{обл,ср}^{ИК}$  – доля бюджетных средств в структуре стоимости вводимых в эксплуатацию объектов, созданных за счет выпуска облигаций, в среднем за период с года  $t+1$  по год  $t+n-1$ ;

$d_{обл,t+n}^{ИК}$  – доля бюджетных средств в структуре стоимости вводимых в эксплуатацию объектов, созданных за счет выпуска облигаций, определяемая на год  $t+n$ ;

$k_{пер,t+n}$  – коэффициент переоценки активов, учитываемых в структуре инвестированного капитала, в году  $t+n$ ;

$ПС_{t+n}$  – планируемая первоначальная стоимость вводимых в эксплуатацию в течение года  $t+n$  объектов основных средств и нематериальных активов в рамках реализации инвестиционной программы субъекта регулирования;

$ВИК_{t+n}$  – планируемый в году  $t+n$  возврат инвестированного капитала в части активов, введенных в эксплуатацию с начала периода действия базового капитала по  $(t+n)$ -й год, за исключением возврата капитала по активам, инвестиции в создание которых профинансированы за счет бюджетных средств, привлекаемых путем выпуска инфраструктурных облигаций;

$ЧОК_{t+n}$  – среднегодовой размер чистого оборотного капитала, прогнозируемый в году  $t+n$ .

24.3. Размер инвестированного капитала, отнесенного на грузовые перевозки ( $ИК_{t+n}^{груз}$ ), на  $(t+n)$ -й год периода действия базового капитала рассчитывается по следующей формуле:

$$ИК_{t+n}^{груз} = ИК_{t+n} \cdot \frac{Д_{t-1}^{груз}}{Д_{t-1}^{сов}}, \quad (20)$$

где:

$D_{t-1}^{груз}$  – размер доходов от реализации услуг по перевозке грузов и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при грузовых перевозках в соответствии с данными раздельного учёта доходов и расходов за последний отчетный год, предшествующий периоду действия базового капитала;

$D_{t-1}^{сов}$  – совокупный размер доходов субъекта регулирования за последний отчетный год, предшествующий периоду действия базового капитала.

25. В целях гарантированного обеспечения компенсации расходов субъекта регулирования, связанных с выплатой купонного дохода и погашением основного долга по облигациям, в составе капитала, на который рассчитывается норма доходности, отдельно учитывается стоимость капитала ( $K_{обл}$ ), привлеченного за счет выпуска облигаций.

Расчет стоимости капитала, привлеченного за счет выпуска облигаций ( $K_{обл,t+n}$ ), осуществляется на год  $t+n$  по следующей формуле:

$$K_{обл,t+n} = \frac{\sum_{j=1}^m Tr_{j,t+n-1} + \sum_{j=1}^m Tr_{j,t+n}}{2}, \quad (21)$$

где:

$\sum_{i=1}^4 Tr_{j,t+n-1}$  - суммарный объем привлеченных средств на конец года  $t+n-1$  за счет выпуска облигаций;

$\sum_{i=1}^4 Tr_{j,t+n}$  - суммарный объем привлеченных средств на конец года  $t+n$  за счет выпуска облигаций;

$m$  – количество видов облигаций, отличающихся по условиям и срокам размещения.

26. Продолжительность периода действия базового капитала, в течение которого не пересматривается структура активов, включаемых в состав базового капитала, зафиксированная на начало данного периода, определяется органом регулирования с учетом целевых направлений использования инвестиций, времени их капитализации, а также с учётом административных мер, направленных на минимизацию тарифной нагрузки на пользователей услугами железнодорожного транспорта по перевозке грузов.

При первом применении настоящих Методических указаний стоимость базового капитала не пересматривается в течение долгосрочного периода регулирования тарифов.

По истечении первого периода действия базового капитала продолжительность периода, в течение которого не пересматривается структура базового капитала, принимается равной продолжительности долгосрочного периода регулирования, умноженной на 2.

27. Норма рентабельности ( $r_{БК}$ ), определяемая для базового капитала, рассчитывается исходя из стоимости привлечения капитала с использованием источников финансирования, по которым субъект регулирования несет долговые обязательства, согласно следующей формуле:

$$r_{БК} = \bar{r}_{долг} \cdot d_{долг}, \quad (22)$$

где:

$\bar{r}_{долг}$  - средняя стоимость привлечения средств при формировании базового капитала, определяемая в том числе с учетом стоимости привлечения средств Фонда национального благосостояния;

$d_{долг}$  - доля долгового финансирования в структуре стоимости основных средств и нематериальных активов, учитываемых в составе базового капитала.

28. Норма рентабельности, определяемая для инвестированного капитала ( $r_{ИК}$ ), рассчитывается на период действия базового капитала как средневзвешенная стоимость капитала субъекта регулирования по следующей формуле:

$$r_{ИК} = r_d * [ДЗК1 * (1 - T) + ДЗК2] + r_e * ДСК \quad (23)$$

где:

$r_d$  - стоимость использования заёмных средств;

$r_e$  - стоимость использования собственного капитала;

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

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

ДСК - доля собственного капитала в структуре среднегодовой величины инвестированного капитала субъекта регулирования;

T - номинальная ставка налога на прибыль в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации.



28.1. Стоимость использования заемных средств определяется как средневзвешенная процентная ставка по полученным займам и кредитам, направленным на финансирование соответствующих инвестиционных расходов. В отсутствие детализированной информации о процентных ставках по кредитам и займам расчётная стоимость использования заёмных средств определяется регулирующим органом как предельная величина процентов, признаваемых расходом в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации.

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

$$r_d = r_{d,руб} * ДЗК_{руб} + (r_{d,вал} + \Delta_{вал}) * ДЗК_{вал}, \quad (24)$$

где:

$r_{d,руб}$  – стоимость (средневзвешенная процентная ставка) использования заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе для финансирования соответствующих инвестиционных расходов, номинированных в рублях;

$ДЗК_{руб}$  – доля заемных средств, номинированных в рублях, в общем объеме заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе для финансирования соответствующих инвестиционных расходов;

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

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

$ДЗК_{вал}$  – доля заемных средств, номинированных в иностранной валюте, в общем объеме заемных средств, привлеченных субъектом регулирования на долгосрочной основе для финансирования соответствующих инвестиционных расходов.

28.2. Стоимость использования собственного капитала ( $r_e$ ) определяется отдельно на каждый периода действия базового капитала по формуле:

$$r_e = r_{прив} \cdot ДСК_{прив} + 0 \cdot ДСК_{бюдж} + (r_f + ERP) \cdot ДСК_{проч} \quad (25)$$

где:

$r_{прив}$  – доходность привилегированных акций, выпущенных в целях привлечения средств федерального бюджета на условиях возвратности, включая целевой уровень доходности, периодичность выплат дивидендов, порядок применения льготного периода выплаты дивидендов;

$ДСК_{\text{прив}}$  – доля собственного капитала субъекта регулирования, сформированного за счет выпуска привилегированных акций под привлекаемые средства федерального бюджета на условиях возвратности, определяемая на соответствующий год периода действия базового капитала;

$ДСК_{\text{бюдж}}$  – доля собственного капитала субъекта регулирования, сформированного за счет прямого бюджетного финансирования в виде взносов в уставный капитал, определяемая на соответствующий год периода действия базового капитала;

$r_f$  – безрисковая ставка, соответствующая среднему геометрическому значению эффективной ставки доходности по государственным облигациям, выраженным в рублях, рассчитанному по данным котировок на ММВБ за последние 3 месяца, предшествующие моменту расчета тарифов.

ERP – премия за риск инвестирования в собственный капитал субъекта регулирования;

$ДСК_{\text{проч}}$  – доля собственного капитала субъекта регулирования, сформированного за счет собственных источников за исключением привилегированных акций, выпущенных в целях привлечения средств Фонда национального благосостояния.

28.2.1. Премия за риск инвестирования в собственный капитал субъекта регулирования определяется по следующей формуле:

$$ERP = \beta_{\text{скор}} * (r_m - r_f), \quad (26)$$

где:

$r_m$  – среднерыночная доходность по ценным бумагам, соответствующая средней норме прибыли по биржевому курсовому индексу за последние 10 лет (в качестве среднерыночного используется индексный портфель РТС). Среднегодовая доходность индексного портфеля РТС рассчитывается как отношение значения индекса РТС на момент закрытия последней торговой сессии в году  $t$  и аналогичного показателя в году  $t-1$ ;

$\beta_{\text{скор}}$  – скорректированное с учётом соотношения заемных и собственных средств значение систематического риска инвестирования в собственный капитал субъекта регулирования.

28.2.2. Скорректированное значение систематического риска инвестирования в собственный капитал субъекта регулирования рассчитывается по следующей формуле:

$$\beta_{\text{скор}} = \beta_0 * [1 + (1-T) \cdot ДЗК/ДСК], \quad (27)$$

где:

$\beta_0$  – среднеотраслевое значение систематического риска инвестирования в собственный капитал субъекта регулирования (показатель  $\beta$ , не учитывающий структуру капитала субъекта регулирования). На первый долгосрочный период регулирования устанавливается равным 0,9;

ДЗК – доля заемных средств в структуре среднегодовой величины капитала субъекта регулирования;

ДСК – доля собственного капитала в структуре среднегодовой величины капитала субъекта регулирования.

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

$$ДЗК1 = \left[ \frac{ЗК}{ЗК + СК} \right] * \frac{Пр_{нб}}{Пр_{сов}}, \quad (28)$$

$$ДЗК2 = \left[ \frac{ЗК}{ЗК + СК} \right] * \frac{(Пр_{сов} - Пр_{нб})}{Пр_{сов}}, \quad (29)$$

$$ДСК = \frac{СК}{ЗК + СК}, \quad (30)$$

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;

СК – стоимость собственного капитала, увеличенная на размер доходов будущих периодов и оценочных обязательств (сумма строк 13000, 14300, 15300 и 15400 Бухгалтерского баланса) субъекта регулирования;

Пр<sub>нб</sub> – размер процентов к уплате субъекта регулирования по долгосрочным долговым обязательствам, признаваемых расходом в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации;

Пр<sub>сов</sub> – общий размер начисленных процентов по долгосрочным долговым обязательствам субъекта регулирования.

Указанные показатели прогнозируются на каждый год долгосрочного периода регулирования. Расчет рентабельности инвестированного капитала осуществляется

отдельно на каждый год долгосрочного периода регулирования в зависимости от изменения структуры капитала субъекта регулирования.

28.4. На первый долгосрочный период регулирования рентабельность инвестированного капитала устанавливается на каждый год данного периода на уровне 10%.

29. Средняя купонная ставка доходности по облигациям ( $r_{инф}$ ) определяется как средневзвешенная доходность по соответствующим видам облигаций, купонная ставка по которым дифференцирована в зависимости от условий их размещения.

30. Возврат капитала субъекта регулирования рассчитывается отдельно для базового и инвестированного капитала и капитала, сформированного за счет облигаций.

31. Возврат базового капитала определяется на основе линейного способа начисления амортизации по базе соответствующих активов исходя из остаточной стоимости объектов основных средств и нематериальных активов, прогнозируемой на конец года  $t$ , предшествующего периоду действия базового капитала, и срока полезного использования данных объектов основных средств и нематериальных активов, который в среднем по всей базе активов устанавливается равным 15 лет и не пересматривается в течение всего периода определения базового капитала.

Расчет размера базового капитала на первый год  $t+1$  периода действия базового капитала ( $ВБК_{t+1}$ ) осуществляется по следующей формуле:

$$ВБК_{t+1} = \frac{(ОС + НА)_t \cdot (1 - d_{обл}^{БК})}{СВК_6}, \quad (31)$$

где:

$СВК_6$  – срок полезного использования объектов основных средств и нематериальных активов в составе базового капитала;

$d_{обл}^{БК}$  - доля бюджетного финансирования в стоимости активов в составе базового капитала, осуществляемого за счет выпуска облигаций.

В течение периода действия базового капитала расчетная величина возврата базового капитала, сформированная в соответствии с формулой (31), не меняется.

32. Возврат инвестированного капитала определяется на основе линейного способа начисления амортизации по базе соответствующих активов исходя из планируемой первоначальной стоимости объектов основных средств и нематериальных активов, вводимых в эксплуатацию в течение периода действия базового капитала, и срока полезного использования введенных объектов, который в среднем по всей базе активов устанавливается равным 40 лет и не пересматривается в течение всего периода действия базового капитала.

32.1. В случае формирования инвестированного капитала с учетом переоценки активов, включаемых в его состав, расчет возврата инвестированного капитала на первый год  $t+1$  периода действия базового капитала ( $ВИК_{t+1}$ ) осуществляется по следующей формуле:

$$ВИК_{t+1} = \frac{ПС_{t+1} \cdot (1 - d_{обл}^{ИК})}{СВК_u} / 2, \quad (32)$$

где:

$СВК_u$  – срок полезного использования объектов основных средств и нематериальных активов в составе инвестированного капитала;

$d_{обл}^{ИК}$  – доля бюджетного финансирования в структуре стоимости вводимых в эксплуатацию объектов, осуществляемого за счет выпуска инфраструктурных облигаций.

На год  $t+n$  возврат инвестированного капитала ( $ВИК_{t+n}$ ) рассчитывается по следующей формуле:

$$ВИК_{t+n} = \frac{ПС_{t+1} \cdot (1 - d_{обл,t+1}^{ИК}) \cdot \prod_{i=1}^{n-1} k_{неп,t+i+1}}{СВК_u} + \frac{ПС_{t+2} \cdot (1 - d_{обл,t+2}^{ИК}) \cdot \prod_{i=1}^{n-2} k_{неп,t+i+2}}{СВК_u} + \dots, \quad (33)$$

$$\dots + \frac{ПС_{t+n-1} \cdot (1 - d_{обл,t+n-1}^{ИК}) \cdot k_{неп,t+n}}{СВК_u} + \frac{ПС_{t+n} \cdot (1 - d_{обл,t+n}^{ИК})}{СВК_u} / 2$$

где:

$\prod_{i=1}^{n-1} k_{неп,t+i+1}$ ,  $\prod_{i=1}^{n-2} k_{неп,t+i+2}$  – кумулятивные индексы переоценки активов, вводимых в эксплуатацию в годы  $t+1$  и  $t+2$  соответственно;

$d_{обл,t+1}^{ИК}$ ,  $d_{обл,t+2}^{ИК}$ , ...,  $d_{обл,t+n-1}^{ИК}$ ,  $d_{обл,t+n}^{ИК}$  – доли бюджетного финансирования в структуре стоимости вводимых в эксплуатацию объектов, осуществляемого за счет выпуска облигаций, в годы  $t+1$ ,  $t+2$ ...,  $t+n-1$ ,  $t+n$  соответственно.

32.2. В случае формирования инвестированного капитала без учета переоценки активов, включаемых в его состав, расчет возврата инвестированного капитала на год  $t+n$  периода действия базового капитала ( $ВИК_{t+n}$ ) осуществляется по следующей формуле:

$$ВИК_{t+n} = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} ПС_{t+i} \cdot (1 - d_{обл,t+i}^{ИК})}{СВК_u} + \frac{ПС_{t+n} \cdot (1 - d_{обл,t+n}^{ИК})}{СВК_u} / 2 \quad (34)$$

33. Возврат базового и инвестированного капитала, относимый на грузовые перевозки, определяется в доле пропорционально амортизационным отчислениям в

части данных услуг в общем объеме амортизационных отчислений в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 23.4 настоящих Методических указаний.

34. Возврат капитала, сформированного за счет выпуска облигаций, определяется исходя из установленных сроков погашения соответствующих видов облигаций.

На год  $t+n$  периода определения базового капитала возврат капитала в части облигаций ( $BK_{обл,t+n}$ ) рассчитывается по следующей формуле:

$$BK_{обл,t+n} = \sum_{j=1}^m \frac{Tp_{j,t+n-1} + Tp_{j,t+n}}{СП_j} \quad (35)$$

$СП_j$  – срок погашения облигаций  $j$ -го вида в соответствии с установленными условиями их выпуска и обращения.

#### **V. Расчёт необходимой валовой выручки и индекса изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки**

35. Индекс изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки определяется на соответствующий год долгосрочного периода регулирования исходя из размера необходимой валовой выручки, сформированной с учетом экономически обоснованных затрат по операционной деятельности, нормативной прибыли и возврата капитала, порядок расчёта которых приведен соответственно в пунктах 13-21, 22-29, 30-34 настоящих Методических указаний, а также с учётом сальдо прочих доходов и расходов, постоянных и отложенных налоговых активов и обязательств субъекта регулирования, прогнозируемой на долгосрочный период регулирования динамики изменения объемов работ, а также прогнозируемого размера доходов от грузовых перевозок.

36. При определении необходимой валовой выручки в части грузовых перевозок из состава экономически обоснованных затрат исключаются затраты на перевозку грузов, следующих транзитом по территории Российской Федерации за исключением транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

Размер экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании необходимой валовой выручки ( $P_{расч,t+k}^{зруз}$ ), определяется на очередной финансовый год  $t+k$  долгосрочного периода регулирования в соответствии со следующей формулой:

$$P_{расч,t+k}^{зруз} = P_{t+k}^{зруз} - P_{транз,t+k}^{зруз} + P_{транзвг,t+k}^{зруз} \quad (36)$$

где:

$P_{t+k}^{груз}$  – проектируемый на финансовый год t+k в порядке, предусмотренном пунктами 13-21 настоящих Методических указаний, размер экономически обоснованных затрат по операционной деятельности в части грузовых перевозок;

$P_{транз,t+k}^{груз}$  - прогнозируемый на финансовый год t+k объем расходов субъекта регулирования в части грузовых перевозок;

$P_{транзвг,t+k}^{груз}$  - прогнозируемый на финансовый год t+k объем расходов субъекта регулирования в части грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры при грузовых транзитных перевозках, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

37. Прогнозируемый на финансовый год t+k объем расходов субъекта регулирования в части грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры при данных перевозках ( $P_{транз,t+k}^{груз}$ ), определяется в доле пропорционально грузообороту, планируемому на данный финансовый год в части грузовых транзитных перевозок, в соответствии со следующей формулой:

$$P_{транз,t+k}^{груз} = P_{t+k}^{груз} \cdot \frac{OP_{транз,t+k}^{груз}}{OP_{t+k}^{груз}}, \quad (37)$$

где:

$OP_{транз,t+k}^{груз}$  - планируемый на финансовый год t+k грузооборот в части грузовых транзитных перевозок;

$OP_{t+k}^{груз}$  - планируемый на финансовый год t+k грузооборот в части грузовых перевозок (включая внутренние и транзитные перевозки).

38. Планируемый на финансовый год t+k объем расходов субъекта регулирования в части грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры при грузовых транзитных перевозках, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок ( $P_{транзвг,t+k}^{груз}$ ), определяется в доле пропорционально грузообороту, планируемому на финансовый год t+k в части данных перевозок, в соответствии со следующей формулой:

$$P_{транзвг,t+k}^{груз} = P_{груз,t+k} \cdot \frac{OP_{транзвг,t+k}^{груз}}{OP_{t+k}^{груз}}, \quad (38)$$

где:

$OP_{t+k}^{зпуз}$  - планируемый на финансовый год  $t+k$  грузооборот в части грузовых перевозок (включая внутренние и транзитные перевозки);

$OP_{транзег,t+k}^{зпуз}$  - планируемый на финансовый год  $t+k$  грузооборот в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок.

Грузооборот в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных 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.

39. На основании размера нормативной чистой прибыли ( $НП_{t+k}^{зпуз}$ ), определенной на финансовый год  $t+k$ , формируется нормативная прибыль до налогообложения ( $П_{донал,t+k}^{зпуз}$ ), относимая на грузовые перевозки:

$$П_{донал,t+k}^{зпуз} = \frac{НП_{t+k}^{зпуз}}{(1 - T_{эфф})}, \quad (39)$$

где:

$T_{эфф}$  – планируемая на год  $t+k$  эффективная ставка налога на прибыль субъекта регулирования, с учётом прогноза суммы доходов и расходов (постоянных и отложенных налоговых активов и обязательств), влияющих на изменение налоговой базы субъекта регулирования.

40. Исходя из размера экономически обоснованных затрат по операционной деятельности, нормативной прибыли до налогообложения, возврата капитала и планируемого на финансовый год  $t+k$  сальдо прочих доходов и расходов, учитываемых в доле пропорционально доходам от грузовых перевозок в общем объеме доходов по основной деятельности субъекта регулирования, рассчитывается необходимая валовая выручка на финансовый год  $t+k$  ( $НВВ_{t+k}^{зпуз}$ ):

$$НВВ_{t+k}^{зпуз} = P_{расч,t+k}^{зпуз} + П_{донал,t+k}^{зпуз} + (ВБК + ВИК)_{t+k}^{зпуз} + ВК_{обл,t+k} - \Phi P_{np,t+k} \cdot \frac{D_t^{зпуз}}{D_t^{сов}}, \quad (40)$$

где:

$(ВБК + ВИК)_{t+k}^{зпуз}$  - возврат базового и инвестированного капитала, относимый на грузовые перевозки, проектируемый на год  $t+k$ ;

$ВК_{инфр,t+k}$  - возврат капитала, привлеченного за счет выпуска облигаций, планируемый на год  $t+k$ .



$\Phi P_{пр,t+k}$  – прогнозируемое на финансовый год  $t+k$  сальдо прочих доходов и расходов (за исключением расходов, связанных с уплатой процентов по кредитам и займам и выплатой купонного дохода по облигациям) с учётом бюджетных ассигнований, направляемых на компенсацию выпадающих доходов по грузовым перевозкам и услугам инфраструктуры при данных перевозках;

$D_{груз,t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году  $t$  доходы от перевозок грузов;

$D_{осн,t}$  – ожидаемые в текущем финансовом году  $t$  совокупные доходы по основным видам деятельности.

41. Доходы от грузовых перевозок, на основании которых определяется экономически обоснованный индекс изменения тарифов, сборов и плат на грузовые перевозки, формируются в соответствии с приложением № 3 к настоящим Методическим указаниям, и на финансовый год  $t+k$  ( $D_{зоут,t+k}^{расч}$ ) рассчитываются по следующей формуле:

$$D_{расч,t+k}^{груз} = \left[ (D_{безтранз,t}^{груз} - \Delta D_{измтар,t}^{груз}) \cdot \prod_{i=1}^k ИР_{безтранз,t+i}^{груз} + (D_{транзв,t}^{груз} - \Delta D_{измтарв,t}^{груз}) \cdot \prod_{i=1}^k ИР_{транзв,t+i}^{груз} \right] \cdot \prod_{i=1}^k I_{пр,t+i-1}^{груз} \quad (41)$$

где:

$D_{безтранз,t}^{груз}$  - ожидаемый в текущем финансовом году размер доходов субъекта регулирования от грузовых перевозок без учета транзитных перевозок;

$\Delta D_{измтар,t}^{груз}$  - ожидаемый в текущем финансовом году прирост доходов субъекта регулирования от грузовых перевозок, полученный им от реализации права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в пределах установленного на данный финансовый год ценового коридора без учета транзитных перевозок;

$D_{транзв,t}^{груз}$  - ожидаемый в текущем финансовом году размер доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок;

$\Delta D_{измтарв,t}^{груз}$  - ожидаемый в текущем финансовом году прирост доходов субъекта регулирования от грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, полученных им от реализации права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в пределах установленного на данный финансовый год ценового коридора;

$\prod_{i=1}^k IR_{\text{безтранз},t+i}^{\text{груз}}$  - произведение индексов ежегодного изменения объемов работ (грузооборота) без учета грузовых транзитных перевозок, прогнозируемых с первого года долгосрочного периода регулирования по год  $t+k$ ;

$\prod_{i=1}^k IR_{\text{транз},t+i}^{\text{груз}}$  - произведение индексов ежегодного изменения объемов работ (грузооборота) в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, прогнозируемых с первого года долгосрочного периода регулирования по год  $t+k$ ;

$\prod_{i=1}^k I_{\text{пр},t+i-1}^{\text{груз}}$  - произведение прогнозных индексов изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, определенных на каждый финансовый год с первого года долгосрочного периода регулирования до года  $t+k-1$ .

42. Размер ожидаемых в текущем финансовом году доходов субъекта регулирования в части грузовых транзитных перевозок и услуг инфраструктуры при грузовых транзитных перевозках, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, определяется по следующей формуле:

$$D_{\text{транз},t}^{\text{груз}} = D_{\text{транз},t}^{\text{груз}} * K_{\text{транз},t}^{\text{груз}} \quad (42)$$

где:

$D_{\text{транз},t}^{\text{груз}}$  - ожидаемый в текущем финансовом году размер доходов субъекта регулирования от грузовых перевозок в международном сообщении транзитом по российским железным дорогам;

$K_{\text{транз},t}^{\text{груз}}$  - корректирующий коэффициент, учитывающий долю перевозок грузов, тарификация которых производится в рамках межправительственных 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:

$$K_{\text{транзв},t}^{\text{груз}} = \frac{OP_{\text{транзв},t}^{\text{груз}}}{OP_{\text{транз},t}^{\text{груз}}} \quad (43)$$

где:

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

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

Аналогичным образом корректируется ожидаемый в текущем финансовом году размер доходов субъекта регулирования, полученных от реализации им права по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта при перевозке грузов в пределах установленного ценового коридора на данный период.

43. Индекс изменения объемов работ без учета грузовых транзитных перевозок на соответствующий год  $t+k$  ( $IP_{\text{безтранз},t+k}^{\text{груз}}$ ) определяется по следующей формуле:

$$IP_{\text{безтранз},t+k}^{\text{груз}} = \frac{OP_{\text{безтранз},t+k}^{\text{груз}}}{OP_{\text{безтранз},t+k-1}^{\text{груз}}}, \quad (44)$$

где:

$OP_{\text{безтранз},t+k}^{\text{груз}}$  - прогнозируемый на очередной финансовый год  $t+k$  объем работы (грузооборот) субъекта регулирования по перевозке грузов без учета грузовых транзитных перевозок;

$OP_{\text{безтранз},t+k-1}^{\text{груз}}$  - прогнозируемый на финансовый год  $t+k-1$  объем работы (грузооборот) субъекта регулирования по перевозке грузов без учета грузовых транзитных перевозок.

Аналогичным образом определяется индекс изменения объемов работ (грузооборота) в части грузовых транзитных перевозок, тарификация которых производится в рамках межправительственных тарифных соглашений в соответствии с правилами и ставками, предусмотренными для внутригосударственных перевозок, прогнозируемых на соответствующий финансовый год  $t+k$  по сравнению с предшествующим годом.

44. Индекс изменения тарифов, сборов и платы на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования

при грузовых перевозках ( $I_{ЭОУТ,t+k}^{груз}$ ) определяется на год  $t+k$  долгосрочного периода регулирования по следующей формуле:

$$I_{ЭОУТ,t+k}^{груз} = \frac{НВВ_{t+k}^{груз}}{D_{груз,t+k}^{расч}} \quad (45)$$

45. При необходимости осуществляется корректировка индекса изменения тарифов, определенного на соответствующий финансовый год долгосрочного периода регулирования, с учётом факторов, влияющих на величину параметров расчета долгосрочных тарифов, но независимых от результатов хозяйственной деятельности субъекта регулирования, в том числе инфляционных факторов, изменения законодательства Российской Федерации.

45.1. При отклонении фактических объемов работ ( грузооборота, вагонооборота) от прогнозных, не превышающем 5%, корректировка индекса изменения тарифов с учетом данного фактора не производится.

45.2. При отклонении фактических объемов ввода в эксплуатацию объектов основных средств в рамках реализации инвестиционной программы субъекта регулирования от прогнозных, не превышающем 25%, корректировка индекса изменения тарифов с учетом данного фактора не производится.

46. Расчёт скорректированного индекса изменения тарифов на очередной финансовый год  $t+k$  долгосрочного периода регулирования осуществляется с учётом величины корректировки необходимой валовой выручки за год  $t+k-2$  на основе отчетных данных о параметрах её расчета за указанный год, а также с учётом корректировки необходимой валовой выручки за год  $t+k-1$  на основе имеющейся на момент расчёта отчётной информации за 9 месяцев (полугодие) данного года.

46.1. Величина корректировки необходимой валовой выручки за год  $t+k-1$  ( $\Delta НВВ_{t+k-1}^{ск}$ ) рассчитывается по следующей формуле:

$$\begin{aligned} \Delta НВВ_{t+k-1}^{ск} = & (P_{уточ,t+k-2}^{груз} - P_{расч,t+k-2}^{груз}) + (НП_{донал,t+k-2}^{груз,уточ} - НП_{донал,t+k-2}^{груз}) + (ВК_{уточ,t+k-2}^{груз} - ВК_{t+k-2}^{груз}) \\ & - \Delta \Phi P_{пр,t+k-2} \cdot \frac{D_t^{груз}}{D_t^{сов}} \end{aligned} \quad (46)$$

где:

$P_{уточ,t+k-2}^{груз}$  - уточненный размер операционных расходов субъекта регулирования в части услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках за год  $t+k-2$ , рассчитанный в году  $t+k-1$  на основе отчетных данных о параметрах расчёта расходов на указанный год;

$R_{расч,t+k-2}^{зруз}$  - планируемый размер операционных расходов на год t+k-2 долгосрочного периода регулирования в части услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках;

$НП_{донал,t+k-2}^{зруз,уточ}$  - уточненный размер нормативной прибыли до налогообложения на год t+k-2, рассчитанный в году t+k-1 на основе фактических данных о результатах реализации инвестиционной программы - объемах ввода в эксплуатацию объектов основных средств и нематериальных активов в году t+k-2 капитала, а также фактической эффективной ставки налога на прибыль на данный год;

$НП_{донал,t+k-2}^{зруз}$  - планируемый размер нормативной прибыли до налогообложения на год t+k-2 долгосрочного периода регулирования;

$ВК_{t+k-2}^{уточ}$  - уточненный размер возврата капитала на год t+k-2, рассчитанный в году t+k-1 с учетом отклонений фактических вводов в эксплуатацию объектов от планируемых, а также с учетом изменений объемов привлечения средств за счет выпуска облигаций;

$ВК_{t+k-2}^{зруз}$  - планируемый на год t+k-2 размер возврата капитала;

$\Delta ФР_{пр,t+k-2}$  - разница между фактически сложившимся в году t+k-2 и прогнозируемым на указанный год сальдо прочих доходов и расходов.

46.1.1. Уточненный размер операционных расходов субъекта регулирования в части услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках за год t+k-2 определяется:

- по элементу затрат «Затраты на оплату труда» с учётом фактического значения индекса потребительских цен в году t+k-2, отчетных данных об объемах работ, размера прочих затрат на оплату труда по данным отчёта субъекта регулирования за указанный год, а также с учётом изменений законодательства Российской Федерации, произошедших в течение долгосрочного периода регулирования;

- по элементу затрат «Отчисления на социальные нужды» с учётом уточненного размера расходов по элементу затрат «Затраты на оплату труда» в году t+k-2, а также с учётом изменений законодательства Российской Федерации, произошедших в течение долгосрочного периода регулирования в части тарифов страховых взносов;

- по элементу затрат «Материальные затраты» с учетом фактических значений индекса цен на производство нефтепродуктов, индекса роста цен на электроэнергию для всех категорий потребителей за исключением населения,

индекса цен производителей промышленной продукции без продукции топливо - энергетического комплекса, индекса потребительских цен в году t+k-2, отчетных данных об объемах работ, документально подтвержденных имевших место расходов на ремонт железнодорожного подвижного состава подрядным способом в году t+k-2;

- по элементу затрат «Прочие затраты» с учётом изменений требований налогового законодательства Российской Федерации, документально подтвержденных имевших место расходов по аренде и лизингу в году t+k-2.

46.1.2. Разница между фактически сложившимся в году t+k-2 и прогнозируемым на указанный год сальдо прочих доходов и расходов определяется на основе данных о величине прочих доходов и расходов, отраженных в отчете о прибылях и убытках субъекта регулирования за год t+k-2 и прогнозируемого в рамках финансового плана субъекта регулирования сальдо прочих доходов и расходов на указанный год.

46.2. Величина корректировки необходимой валовой выручки за год t+k-1 ( $\Delta HBB_{t+k-1}^{СК}$ ) рассчитывается по следующей формуле:

$$\Delta HBB_{t+k-1}^{СК} = (P_{\text{уточ}, t+k-1}^{\text{зп}} - P_{\text{расч}, t+k-1}^{\text{зп}}) + (НП_{\text{донал}, t+k-1}^{\text{зп}, \text{уточ}} - НП_{\text{донал}, t+k-1}^{\text{зп}}) + (BK_{\text{уточ}, t+k-1}^{\text{зп}} - BK_{t+k-1}^{\text{зп}}) - \Delta \Phi P_{\text{пр}, t+k-1} \cdot \frac{D_t^{\text{зп}}}{D_t^{\text{сов}}} \quad (47)$$

где:

$P_{\text{уточ}, t+k-1}^{\text{зп}}$  - уточненный размер расходов субъекта регулирования в части услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках за год t+k-1, рассчитанный на основе имеющихся отчетных данных за 9 месяцев (полугодие) данного года о параметрах расчёта расходов на год t+k-1;

$P_{\text{расч}, t+k-1}^{\text{зп}}$  - планируемый в текущем периоде t размер расходов на год t+k-1 долгосрочного периода регулирования в части услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках;

$НП_{\text{донал}, t+k-1}^{\text{зп}, \text{уточ}}$  - уточненный размер нормативной прибыли до налогообложения за год t+k-1, рассчитанный на основе фактических данных о результатах реализации инвестиционной программы за 9 месяцев (полугодие), а также эффективной ставки налога на прибыль, ожидаемой в данном году;

$НП_{\text{донал}, t+k-1}^{\text{зп}}$  - планируемый на год t+k-1 размер нормативной прибыли до налогообложения;

$BK_{t+k-1}^{умоч}$  - уточненный размер возврата капитала на год  $t+k-1$ , рассчитанный с учетом отклонений ожидаемых в данном году вводов в эксплуатацию объектов от планируемых, а также с учетом ожидаемых изменений объемов привлечения средств за счет выпуска облигаций;

$BK_{t+k-1}^{зпуб}$  - планируемый на год  $t+k-1$  размер возврата капитала;

$\Delta\Phi P_{пр,t+k-1}$  – разница между ожидаемым в году  $t+k-1$  на основе имеющейся отчетной информации и прогнозируемым на указанный год сальдо прочих доходов и расходов.

46.2.1. Уточненный размер операционных расходов субъекта регулирования в части услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках за год  $t+k-1$  определяется:

- по элементу затрат «Затраты на оплату труда» с учётом ожидаемого в году  $t+k-1$  значения индекса потребительских цен, ожидаемых объемов работ, размера прочих затрат на оплату труда, а также с учётом произошедших или ожидаемых в данном году изменений законодательства Российской Федерации;

- по элементу затрат «Отчисления на социальные нужды» с учётом уточненного размера расходов по элементу затрат «Затраты на оплату труда» в году  $t+k-1$ , а также произошедших или ожидаемых в данном году изменений законодательства Российской Федерации в части определения величины тарифов страховых сборов;

- по элементу затрат «Материальные затраты» с учетом ожидаемых в году  $t+k-1$  значений индекса цен на производство нефтепродуктов, индекса роста цен на электроэнергию для всех категорий потребителей за исключением населения, индекса цен производителей промышленной продукции без продукции топливо - энергетического комплекса, индекса потребительских цен, ожидаемых объемов работ с учётом имеющихся по 9 месяцам (полугодие) отчетных данных, документально подтвержденных расходов на ремонт железнодорожного подвижного состава подрядным способом в году  $t+k-1$ ;

- по элементу затрат «Прочие затраты» с учётом произошедших или ожидаемых в году  $t+k-1$  изменений требований налогового законодательства Российской Федерации, документально подтвержденных расходов по аренде и лизингу за указанный год.

46.2.2. Разница между ожидаемым в году  $t+k-1$  и прогнозируемым на указанный год сальдо прочих доходов и расходов определяется на основе имеющихся отчетных данных за 9 месяцев (полугодие) данного года о величине прочих доходов и расходов и прогнозируемого в рамках финансового плана субъекта регулирования сальдо прочих доходов и расходов на указанный год.

47. Индекс изменения тарифов, сборов и платы на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках ( $I_{ЭОУТ,ck,t+k}^{спуз}$ ) с учетом его корректировки определяется на год  $t+k$  по следующей формуле:

$$I_{ЭОУТ,ck,t+k}^{спуз} = \frac{HBB_{t+k}^{спуз} + [\Delta HBB_{t+k-2}^{ck} \cdot (1 + ИПЦ_{t+k-2}) + \Delta HBB_{t+k-1}^{ck}] \cdot (1 + ИПЦ_{t+k-1})}{D_{ck,t+k}^{спуз}} \quad (48)$$

где:

$D_{ck,t+k}^{спуз}$  - скорректированный с учетом изменения объемов работ размер доходов по грузовым перевозкам, на основании которых определяется индекс изменения тарифов на год  $t+k$ .

48. В случае если при корректировке индекса изменения тарифов на соответствующий год долгосрочного периода регулирования его отклонение от индекса, установленного на данный год в рамках уже сформированных долгосрочных параметров индексации, превышает 1 процентный пункт, корректировка индекса сверх указанного значения не осуществляется.

Обеспечение сбалансированной деятельности субъекта регулирования в данном случае осуществляется за счет реализации иных механизмов, предусматривающих:

- корректировку инвестиционной программы субъекта регулирования (сокращение отдельных расходных статей по проектам, характеризующимся наименьшей степенью приоритетности), осуществляемую в том числе в рамках общественных обсуждений;
- выделение дополнительных объемов бюджетных средств в целях финансирования некомпенсируемых за счет тарифной выручки операционных и инвестиционных расходов субъекта регулирования.

49. При необходимости в целях сдерживания резкого роста тарифной нагрузки на потребителей железнодорожных транспортных услуг регулирующим органом производится перераспределение расчетных значений необходимой валовой выручки между годами в пределах одного долгосрочного периода регулирования таким образом, чтобы к концу данного периода субъектом регулирования был достигнут нулевой итоговый финансовый результат от сглаживания с учетом его дисконтирования.

Величина изменения необходимой валовой выручки в течение долгосрочного периода регулирования в последний год долгосрочного периода регулирования ( $\Delta HBB_{t+1}^{c2l}$ ) определяется по следующей формуле:



$$\Delta HVB_{t+l}^{c2n} = - \sum_{k=1}^{l-1} \Delta HVB_{t+k}^{c2n} \cdot (1+d)^k, \quad (49)$$

где:

$\Delta HVB_{t+k}^{c2n}$  - величина изменения необходимой валовой выручки в году t+k долгосрочного периода регулирования, проводимого в целях сглаживания необходимой валовой выручки;

d – коэффициент дисконтирования, принятый на уровне нормы рентабельности инвестированного капитала, определяемой на основании настоящих Методических указаний;

l – продолжительность долгосрочного периода регулирования.

50. При определении индекса изменения тарифов, сборов и платы на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках регулирующим органом проводится оценка влияния последствий от введения данного индекса на изменение грузооборота и доходов субъекта регулирования.

51. Индексы изменения тарифов, сборов и платы на грузовые перевозки устанавливаются с учетом решений Правительства Российской Федерации по допустимому уровню индексации тарифов на данные услуги на соответствующий период регулирования.













































Приложение 2  
к Методическим указаниям,  
утвержденным приказом ФСТ России  
от 30 августа 20 13 г. №166-т/1

**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 Методическим указаниям,  
утвержденным приказом ФСТ России  
от 30 августа 20 13 г. №166-т/1

**Доходы, учитываемые при определении экономически обоснованного индекса к тарифам на  
грузовые перевозки**

Номер статьи доходов	Наименование статьи	Сумма доходов, руб.			Итого отчетного периода
		Вагонная составляющая	Локомотивная составляющая	Инфраструктурная составляющая (без учета вокзальной)	
1	2	3	4	5	6
01000	Перевозки грузов в вагонах общего парка во внутригосударственном сообщении				
01004	Перевозки грузов в собственных (арендованных) вагонах во внутригосударственном сообщении	X			
01008	Перевозки грузов в контейнерах общего парка в вагонах общего парка во внутригосударственном сообщении				
01012	Перевозки собственных (арендованных) груженых 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) груженых и порожних контейнеров в собственных (арендованных) вагонах во внутригосударственном сообщении	X			
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	X			
01028	Пробег отдельных собственных (арендованных) локомотивов, поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок во внутригосударственном сообщении	X	X		
01040	Проезд проводников грузоотправителя (грузополучателя) в грузовом или пассажирском вагоне во внутригосударственном сообщении				
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				
01067	Плата за пользование вагонами во внутригосударственном сообщении		X	X	
01069	Плата за пользование контейнерами во внутригосударственном сообщении		X	X	
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	X			
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				

1	2	3	4	5	6
01220	Перевозки собственных (арендованных) груженых и порожних контейнеров, контрейлеров в собственных (арендованных) вагонах в непрямом международном сообщении через российские порты	X			
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	X			
01228	Пробег поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок в непрямом международном сообщении через российские порты	X	X		
01240	Проезд проводников грузоотправителя (грузополучателя) в грузовом или пассажирском вагоне в непрямом международном сообщении через российские порты				
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)	X			
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) груженых 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) груженых и порожних контейнеров, контрейлеров в собственных (арендованных) вагонах в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)	X			
01424	Перевозки собственного (арендованного) подвижного состава на своих осях в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)	X			
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	X		
01440	Проезд проводников грузоотправителя (грузополучателя) в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)				



1	2	3	4	5	6
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)	0			
01460	Перевозки грузов на особых условиях грузоотправителя, грузополучателя в международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением транзита)	0			
01469	Плата за пользование вагонами в международном сообщении		X	X	
01470	Плата за пользование контейнерами в международном сообщении		X	X	
01600	Перевозки экспортных и импортных грузов в вагонах общего парка транзитом				
01604	Перевозки экспортных и импортных грузов в собственных (арендованных) вагонах транзитом	X			
01608	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в вагонах общего парка транзитом				
01612	Перевозки собственных (арендованных) груженых и порожних контейнеров, контейнеров в вагонах общего парка транзитом				
01616	Перевозки экспортных и импортных грузов в контейнерах общего парка в собственных (арендованных) вагонах транзитом				
01620	Перевозки собственных (арендованных) груженых и порожних контейнеров в собственных (арендованных) вагонах транзитом	X			
01624	Перевозки собственного (арендованного) подвижного состава на своих осях транзитом	X			
01628	Пробег поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов при осуществлении грузовых перевозок транзитом	X	X		
01636	Проезд проводников грузоотправителя (грузополучателя) при перевозках грузов транзитом				
01652	Перевозки грузов транзитом по графику с согласованным временем (в часах) отправления и прибытия				
01656	Перевозки грузов транзитом на особых условиях грузоотправителя, грузополучателя				
01700	Накатка и выкатка силами ОАО «РЖД» груженых вагонов парка ОАО «РЖД», груженых и порожних собственных (арендованных) вагонов, а также другого собственного (арендованного) подвижного состава, перевозимого на своих осях, на паромной переправе	X	X		
01704	Перегрузка грузов на пограничной станции из вагонов одной ширины колес в вагоны другой ширины колес	X	X		
01708	Перестановка грузовых вагонов на тележки другой ширины колес	X	X		
01712	Переоформление перевозочных документов с одного транспортного права на другое транспортное право	X	X		
01716	Отмораживание грузов	X	X		
01720	Предоставление оборудования и приспособлений, а также погрузочных реквизитов, при перегрузке грузов на пограничных станциях	X	X		
01724	Поение водой животных при их перевозке	X	X		
01728	Предоставление вагонов, контейнеров в пользование, в том числе задержанных на промежуточных станциях, по причинам, не зависящим от ОАО «РЖД»		X	X	
01736	Выполнение маневровой работы в пределах железнодорожных станций, подача и уборка вагонов	X	X		
01740	Пробег локомотива при затребовании его грузоотправителем (грузополучателем) для маневровой работы с другой железнодорожной станции	X		X	
01748	Сбор за объявленную ценность груза	X	X		

1	2	3	4	5	6
01800	Подача и уборка вагонов на склады временного хранения и в зоны таможенного контроля при погрузке (выгрузке) грузов в вагоны средствами грузоотправителя (грузополучателя)	X	X		
01912	Взвешивание грузов	X	X		
02000	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления перевозок грузов во внутригосударственном сообщении	X	X	X	
02004	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления перевозок экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении через российские порты	X	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	X	
02012	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры для осуществления транзитных перевозок грузов	X	X	X	
02604	Предоставление перевозчикам доступа к объектам инфраструктуры и использование объектов инфраструктуры при проезде прочих передвижных формирований для осуществления перевозки грузов	X	X	X	
02900	Плата за предоставление железнодорожных путей общего пользования, не используемых грузоотправителями, грузополучателями, операторами и собственниками железнодорожного подвижного состава под перевозки грузов, для нахождения на них порожнего железнодорожного подвижного состава, используемого в грузовых перевозках, а также контейнеров	X	X	X	