

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА**

**ПРИКАЗ**  
**от 5 декабря 2017 г. N 1649/17**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИКИ  
РАСЧЕТА ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОГО УРОВНЯ ЗАТРАТ,  
УЧИТЫВАЕМЫХ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОГО  
УРОВНЯ ТАРИФОВ ЗА УСЛУГИ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ  
В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ**

Список изменяющих документов  
(в ред. Приказа ФАС России от 12.05.2020 N 455/20)

КонсультантПлюс: примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду п. 14 Постановления Правительства РФ от 05.08.2009 N 643, а не п. 1

В соответствии со [статьей 6](#) Федерального закона от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 34, ст. 3426; 2001, N 33 (часть I), ст. 3429; 2002, N 1 (часть I), ст. 2; 2003, N 2, ст. 168; N 13, ст. 1181; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 1, ст. 10; N 19, ст. 2063; 2007, N 1 (часть I), ст. 21; N 43, ст. 5084; N 46, ст. 5557; 2008, N 52 (часть I), ст. 6236; 2011, N 29, ст. 4281; N 30 (часть I), ст. 4590; N 30 (часть I), ст. 4596; N 50, ст. 7343; 2012, N 26, ст. 3446; N 31, ст. 4321; N 53 (часть I), ст. 7616; 2015, N 41 (часть I) ст. 5629; 2017, N 31 (часть I) ст. 4754; N 31 (часть I) ст. 4828), [статьей 8](#) Федерального закона от 10 января 2003 года N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169; N 28, ст. 2884; 2007, N 46, ст. 5554; 2008, N 30 (ч. 1), ст. 3597; N 30 (ч. 2), ст. 3616; N 52 (ч. 1), ст. 6249; 2009, N 1, ст. 21; 2011, N 19, ст. 2716; N 30 (ч. 1), ст. 4590; N 30 (ч. 1), ст. 4596; N 45, ст. 6333; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 49 (часть VI), ст. 6928; 2015, N 1 (часть I), ст. 56; N 29 (часть I), ст. 4356; N 29 (часть I), ст. 4373; 2016, N 15, ст. 2066; N 27 (Часть I), ст. 4160; 2017, N 31 (часть I), ст. 4754), [подпунктом 5.2.9 \(32\)](#). Положения о Федеральной антимонопольной службе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года N 331 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 31, ст. 3259; 2006, N 45, ст. 4706; N 49, ст. 5223; 2007, N 7, ст. 903; 2008, N 13, ст. 1316; N 44, ст. 5089; N 46, ст. 5537; 2009, N 2, ст. 248; N 3, ст. 378; N 39, ст. 4613; 2010, N 9, ст. 960; N 25, ст. 3181; N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935; N 18, ст. 2645; N 44, ст. 6269; 2012, N 27, ст. 3741; N 39, ст. 5283; N 52, ст. 7518; 2013, N 35, ст. 4514; N 36, ст. 4578; N 45, ст. 5822; 2014, N 35, ст. 4774; 2015, N 1, ст. 279; N 10, ст. 1543; N 37, ст. 5153; N 44, ст. 6133; N 49, ст. 6994; 2016, N 1 (часть II), ст. 239); N 28, ст. 4741; N 38, ст. 5564; N 43, ст. 6030), [пунктом 1](#) постановления Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года N 643 "О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, N 32, ст. 4051; 2013, N 27, ст. 3602; 2015, N 37, ст. 5153; 2017, N 2 (Часть II), ст. 398), приказываю:

1. Утвердить прилагаемую [Методику](#) расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным

транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

2. Признать утратившим силу [приказ](#) ФСТ России от 28.09.2010 N 235-т/1 "Об утверждении Методики расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации" <\*>.

-----

<\*> Зарегистрирован Минюстом России 19.10.2010, регистрационный N 18754.

3. Контроль исполнения настоящего Приказа оставляю за собой.

Руководитель  
И.Ю.АРТЕМЬЕВ

Приложение  
к приказу ФАС России  
от 05.12.2017 N 1649/17

**МЕТОДИКА  
РАСЧЕТА ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОГО УРОВНЯ ЗАТРАТ,  
УЧИТЫВАЕМЫХ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИ ОБОСНОВАННОГО  
УРОВНЯ ТАРИФОВ ЗА УСЛУГИ СУБЪЕКТОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ  
В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК ПассажиРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ**

Список изменяющих документов  
(в ред. [Приказа](#) ФАС России от 12.05.2020 N 455/20)

**Глава I. Общие положения**

1. Настоящая Методика расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня таких тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее - Методика) разработана на основании Федерального [закона](#) от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 34, ст. 3426; 2001, N 33 (часть I), ст. 3429; 2002, N 1 (часть I), ст. 2; 2003, N 2, ст. 168; N 13, ст. 1181; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 1, ст. 10; N 19, ст. 2063; 2007, N 1 (часть I), ст. 21; N 43, ст. 5084; N 46, ст. 5557; 2008, N 52 (часть I), ст. 6236; 2011, N 29, ст. 4281; N 30 (часть I), ст. 4590; N 30 (часть I), ст. 4596; N 50, ст. 7343; 2012, N 26, ст. 3446; N 31, ст. 4321; N 53 (часть I), ст. 7616; 2015, N 41 (часть I) ст. 5629; 2017, N 31 (часть I) ст. 4754, N 31 (часть I) ст. 4828), Федерального [закона](#) от 10 января 2003 года N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169; N 28, ст. 2884; 2007, N 46, ст. 5554; 2008, N 30 (ч. 1), ст. 3597, N 30 (ч. 2), ст. 3616, N 52 (ч. 1), ст. 6249; 2009, N 1, ст. 21; 2011, N 19, ст. 2716, N 30 (ч. 1), ст. 4590, N 30 (ч. 1), ст. 4596, N 45, ст. 6333; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4320; 2013, N 27, ст. 3477; 2014, N 49 (часть VI), ст. 6928; 2015, N 1 (часть I), ст. 56, N 29 (часть I), ст. 4356, N 29 (часть I), ст. 4373; 2016, N 15, ст. 2066; N 27 (Часть I), ст. 4160; 2017, N

31 (часть I), ст. 4754), Федерального [закона](#) от 10 января 2003 года N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 28, ст. 2891; 2006, N 50, ст. 5279; 2007, N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; 2008, N 30 (ч. 2), ст. 3616; 2011, N 30 (ч. 1), ст. 4596; 2012, N 25, ст. 3268; 2014, N 6, ст. 566; N 23, ст. 2930, N 49 (часть VI), ст. 6928; 2015, N 1 (часть I), ст. 56, N 14, ст. 2021; 2016, N 27 (Часть I), ст. 4160; 2017, N 18, ст. 2662, N 30, ст. 4457), [Положения](#) о Федеральной антимонопольной службе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года N 331 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 31, ст. 3259; 2006, N 45, ст. 4706; N 49 (часть II), ст. 5223; 2007, N 7, ст. 903; 2008, N 13, ст. 1316; N 44, ст. 5089; N 46, ст. 5537; 2009, N 3, Ст. 378; N 39, ст. 4613; 2010, N 9, ст. 960; N 25, ст. 3181; N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935; N 18, ст. 2645; N 44, ст. 6269; 2012, N 27, ст. 3741; N 39, ст. 5283; N 52, ст. 7518; 2013, N 35, ст. 4514; N 36, ст. 4578; N 45, ст. 5822; 2014, N 35, ст. 4774; 2015, N 1 (часть II), ст. 279; N 10, ст. 1543; N 37, ст. 5153; N 44, ст. 6133; N 49, ст. 6994; 2016, N 1 (часть II), ст. 239; N 28, ст. 4741; N 38, ст. 5564; N 43, ст. 6030), [постановления](#) Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года N 643 "О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, N 32, ст. 4051; 2013, N 27, ст. 3602; 2015, N 37, ст. 5153; 2017, N 2 (Часть II), ст. 398), и [постановления](#) Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. N 950 "Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 50, ст. 5971).

## 2. Методика предназначена для использования:

2.1. Федеральным органом исполнительной власти в области государственного регулирования тарифов, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов (далее - органы регулирования), а также организациями, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении (далее - регулируемая деятельность) и являющимися субъектами естественных монополий (далее - субъекты регулирования), при определении экономически обоснованного уровня затрат и тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, а также подходов по определению тарифов за данные перевозки для потребителей.

2.2. Владельцами пассажирского железнодорожного подвижного состава и органами регулирования, при расчете ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

3. Настоящая Методика содержит положения по расчету экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, включая:

положения по определению экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении и подходы по определению тарифов, сборов на данные перевозки, оплачиваемые пассажирами при осуществлении поездок в пригородном сообщении;

положения по расчету экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг)

субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении;

положения по расчету экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (в случае выполнения таких перевозок организацией, совмещающей функции владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и перевозчика);

положения по расчету ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее - комплексные услуги по обеспечению перевозок).

4. Расчет экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации осуществляется для субъектов регулирования на период регулирования. Расчет осуществляется для следующих субъектов регулирования: организаций, которые совмещают функции владельца инфраструктуры и перевозчика, и компаний, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении (далее - компании), владеющие железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве и выполняющие функции перевозчика.

5. Определение экономически обоснованного уровня тарифов, в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, осуществляется в соответствии с [пунктами 10 - 27](#) настоящей Методики, на основе экономически обоснованного уровня затрат на такие перевозки, исчисленных согласно [Главам II и III](#), в том числе на комплексные услуги по обеспечению перевозок, с учетом методологических особенностей [Главы IV](#). Расчеты осуществляются органами регулирования не чаще 1 (одного) раза в календарный год (за исключением случаев изменения финансово-экономических и объемных показателей деятельности субъектов регулирования в связи с осуществлением мероприятий, направленных на обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации и предотвращение распространения заболевания, представляющего опасность для окружающих).

(в ред. [Приказа](#) ФАС России от 12.05.2020 N 455/20)

6. Расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации и экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении осуществляется на основе данных бухгалтерского учета, в соответствии с законодательством Российской Федерации о бухгалтерском учете, и данных, полученных в ходе ведения раздельного учета, в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденным приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года N 225 (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 2014 года, регистрационный N 35169) (далее - Порядок ведения раздельного учета) для расходов, распределенных на вид деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении". В случае осуществления перевозок пассажиров в пределах одного субъекта Российской Федерации, субъект регулирования обеспечивает определение объемных показателей и экономически обоснованных затрат по соответствующему субъекту Российской Федерации. При осуществлении перевозок пассажиров в пределах нескольких субъектов

Российской Федерации субъект регулирования использует Алгоритм распределения расходов субъекта регулирования от пассажирских перевозок в пригородном сообщении между субъектами Российской Федерации в соответствии с [Приложением 5](#) к Порядку ведения раздельного учета.

7. Экономически обоснованный уровень тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении устанавливается в расчете на единицу работы на период регулирования с учетом обеспечения безубыточной деятельности перевозчика и реализации его инвестиционной программы.

8. Экономически обоснованный уровень тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, определяется в соответствии с [пунктами 10 - 27](#) настоящей Методики, и предусматривает учет капитальных вложений согласно инвестиционной программе перевозчика, согласованной субъектом Российской Федерации, и предельный минимальный уровень рентабельности (1% к сумме прямых производственных затрат), которая может быть направлена на улучшение транспортного обслуживания населения, развитие технической и технологической оснащенности перевозчика, социальные выплаты и иные мероприятия, создание фондов целевого назначения (накопления, потребления, социальной сферы), иные направления деятельности, предусмотренные уставом предприятия, которые согласуются субъектом Российской Федерации.

9. В случае неисполнения перевозчиком запланированной инвестиционной программы, органы регулирования должны корректировать экономически обоснованные затраты, учитываемые при формировании тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, в следующем периоде регулирования. При этом допускается по согласованию с органом регулирования исполнение инвестиционной программы перевозчиком в текущем периоде или на период регулирования без корректировки экономически обоснованных затрат и уровня тарифов.

10. При включении амортизационных отчислений на основные средства в состав экономически обоснованных затрат субъекта регулирования, инвестиции в соответствующие основные средства осуществляются хозяйствующим субъектом, учитывающим амортизационные отчисления в своей отчетности. При включении лизинговых платежей в состав экономически обоснованных затрат субъекта регулирования, соответствующие основные средства по субъектам Российской Федерации определяются путем прямого отнесения. В случае невозможности выделения указанных затрат путем прямого отнесения, их распределение между субъектами Российской Федерации осуществляется пропорционально измерителю в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета.

11. Экономически обоснованные затраты субъекта регулирования при осуществлении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в г. Москве и Московской области, г. Санкт-Петербург и Ленинградской области, Республики Крым и г. Севастополь, определяются суммарно по указанным субъектам (городу и области).

12. Расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации выполняется на основе необходимой валовой выручки субъекта регулирования (НВВ).

13. Расчет НВВ субъекта регулирования осуществляется на очередной период регулирования на основе данных об экономически обоснованных затратах субъекта регулирования в целом в границах субъекта Российской Федерации, рассчитанных в соответствии с настоящей Методикой с учетом нормативной прибыли и рентабельности.

14. Нормативная прибыль (НП) определяется органом регулирования как источник покрытия дефицита финансирования капитальных затрат, связанных с осуществлением регулируемой деятельности, в соответствии с согласованной на расчетный период регулирования инвестиционной программой субъекта регулирования. При этом планируемые на период регулирования инвестиции учитываются при определении нормативной прибыли только в части финансирования за счет собственных и заемных источников.

15. Размер нормативной прибыли (НП) определяется по следующей формуле:

$$НП = \frac{ЧП}{(1 - T)}, (1)$$

где:

ЧП - величина нормативной чистой прибыли субъекта регулирования;

T - эффективная ставка налога на прибыль субъекта регулирования.

16. Расчет нормативной чистой прибыли (ЧП) с учетом параметров согласованной инвестиционной программы производится по следующей формуле:

$$ЧП = И - А - Б - \Delta ЗС - \Delta ДС + ОР, (2)$$

где:

И - размер инвестиционных расходов, непосредственно связанных с осуществлением регулируемой деятельности, предусмотренных на период регулирования инвестиционной программой субъекта регулирования с учетом капитализируемых процентов;

А - планируемая на период регулирования сумма амортизационных отчислений субъекта регулирования, учитываемых в составе стоимостной основы регулируемых перевозок;

Б - величина капитальных расходов, финансирование которых осуществляется за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации;

$\Delta ЗС$  - изменение полученных кредитов и займов, направленных на финансирование инвестиций в части регулируемой деятельности, планируемое на расчетный период регулирования; величина заемных средств, используемых в качестве источника финансирования инвестиций, определяется с учетом целевой структуры капитала субъекта регулирования, в рамках которой устанавливается рекомендуемое значение доли заемных средств, равное 0,4;

$\Delta ДС$  - изменение остатка денежных средств, включая краткосрочные финансовые вложения, планируемое на период регулирования;

ОР - отчисления в резервный фонд, планируемые на период регулирования, и резервов, сформированных в соответствии с [пунктом 70](#) Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России от 29.07.1998 N 34н (зарегистрирован Минюстом России 27.08.1998, регистрационный N 1598), с изменениями, внесенными приказами Минфина России от 24.03.2000 N 31н (зарегистрирован Минюстом России 26.04.2000, регистрационный N 2209), от 18.09.2006 N 116н (зарегистрирован Минюстом России 24.10.2006, регистрационный N 8397), от 26.03.2007 N 26н (зарегистрирован Минюстом России 12.04.2007, регистрационный N 9285), от 25.10.2010 N 132н (зарегистрирован Минюстом России 25.10.2010, регистрационный N 19048), от 24.12.2010 N 186н (зарегистрирован Минюстом России 22.02.2011, регистрационный N 19910), от 29.03.2017 N 47н (зарегистрирован

Минюстом России 18.04.2017, регистрационный N 46408) и обосновывающими документами.

При отражении субъектом регулирования в отчетном периоде ЧП в объеме меньшем ранее учтенного при тарифном регулировании, орган регулирования уменьшает объем ЧП в периоде регулирования на величину разницы между учтенной и отраженной в отчетном периоде ЧП. При выявлении экономически необоснованных доходов или расходов, в том числе связанных с нерациональным использованием производственных ресурсов и финансированием за счет поступлений от оказания услуг, тарифы на которые подлежат государственному регулированию, иной деятельности, не относящейся к этим услугам, данные средства подлежат исключению из ЧП.

17. Объемы финансирования инвестиций за счет бюджетных средств, заемного капитала, собственных средств субъекта регулирования, определяются исходя из целевых направлений использования данных источников финансирования инвестиций при наличии согласованной инвестиционной программы с указанием источников ее финансирования в разрезе субъектов Российской Федерации. Расчет источников финансирования представляется согласно [Таблице N 1](#) приложения к Методике.

18. При превышении доходов субъекта регулирования в результате фактического увеличения пассажирооборота, регулирующий орган субъекта Российской Федерации при проведении регулирования на очередной период уменьшает НВВ на величину превышения доходов субъекта регулирования, над прогнозным уровнем. При этом допускается по согласованию с органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, согласовывающим инвестиционную программу, направление средств сверх полученных доходов на осуществление капитальных вложений без корректировки НВВ на очередной период регулирования.

19. При отражении субъектом регулирования в отчетной документации затрат в объеме, превышающем ранее учтенный при тарифном регулировании объем, их признание осуществляется с позиции экономической обоснованности, а также подконтрольности субъекту регулирования. При подтверждении регулирующим органом субъекта Российской Федерации целесообразности проведения указанных затрат, объем НВВ планового периода увеличивается на соответствующую сумму.

20. При отражении субъектом регулирования в отчетной документации затрат в объеме меньшем ранее учтенного при тарифном регулировании, регулирующий орган субъекта уменьшает объем НВВ на соответствующую сумму. При выявлении экономически необоснованных доходов или расходов, в том числе связанных с нерациональным использованием производственных ресурсов и финансированием за счет поступлений от оказания услуг, тарифы на которые подлежат государственному регулированию, иной деятельности, не относящейся к этим услугам, данные средства подлежат исключению из НВВ.

21. При неисполнении субъектом регулирования утвержденной инвестиционной программы, при определении экономически обоснованного тарифа для очередного периода регулирования НВВ подлежит уменьшению на размер неисполнения инвестиционной программы, либо невыполненная инвестиционная программа исполняется в очередном периоде регулирования без увеличения НВВ для очередного периода регулирования с учетом положений [пункта 9](#) настоящей Методики.

22. Контроль за учетом исполнения инвестиционной программы субъекта регулирования осуществляется органом тарифного регулирования субъекта Российской Федерации.

23. В случае изменения структуры источников финансирования инвестиционной программы субъекта регулирования за счет привлечения займов и кредитов без согласования с регулирующим органом субъекта Российской Федерации, расходы на оплату такого займа

(кредита), в том числе на оплату процентов, не включаются в объем НВВ планового периода.

24. Объем финансирования инвестиционной программы по субъектам Российской Федерации определяется путем прямого отнесения. В случае невозможности выделения указанных затрат путем прямого отнесения, их распределение между субъектами Российской Федерации осуществляется пропорционально пассажирообороту.

25. Для расчета экономически обоснованного уровня тарифа субъекта регулирования на перевозку пассажиров в пригородном сообщении в границах соответствующего субъекта Российской Федерации ( $T_{Э0}$ ) применяется следующая формула:

$$T_{Э0} = НВВ / П, (3)$$

где:

$T_{Э0}$  - экономически обоснованный уровень тарифа субъекта регулирования в границах субъекта Российской Федерации, установленный на одного пассажира за один километр, руб./пасс-км;

НВВ - необходимая валовая выручка субъекта регулирования в границах субъекта Российской Федерации, руб.;

П - утвержденный (согласованный) объем пассажирооборота субъекта регулирования в границах соответствующего субъекта Российской Федерации, пасс-км.

26. Для увеличения транспортной мобильности населения, развития железнодорожных перевозок, привлечения инвестиций, улучшения качества услуг, оптимальной загрузки инфраструктуры тарифы для населения устанавливаются с учетом платежеспособного спроса населения и в соответствии с видами, указанными в [абзаце 2 пункта 23](#) Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 19.12.2013 N 473 (зарегистрирован Минюстом России 24.07.2014 N 33244) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 27.08.2015 N 267, (зарегистрирован Минюстом России 29.10.2015, регистрационный N 39523), от 21.07.2016 N 202 (зарегистрирован Минюстом России 03.08.2016, регистрационный N 43095), от 30.11.2016 N 367 (зарегистрирован Минюстом России 23.12.2016, регистрационный N 44914). При дифференциации уровня тарифов суммарная величина планируемой выручки не должна превышать НВВ субъекта регулирования в сопоставимых условиях.

27. В случае применения скидок при определении стоимости абонементных билетов (для многоразовых поездок пассажиров) при применении субъектом регулирования гибкой тарифной политики, снижение установленного размера НВВ не допускается (за исключением согласованных с органом регулирования случаев). Полученное снижение доходов не подлежит возмещению субъектом Российской Федерации.

28. При этом экономически обоснованными считаются тарифы, обеспечивающие формирование НВВ (необходимой валовой выручки) субъекту регулирования в границах субъекта Российской Федерации.

29. Экономически обоснованные тарифы за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, подлежащие регулированию, устанавливаются органом регулирования на основе экономически обоснованных затрат, сформированных в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета.

30. Тариф за проезд пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъекте Российской Федерации устанавливается регулирующим органом с учетом доступности для населения услуг железнодорожного пассажирского транспорта

в пригородном сообщении, обеспечивающих оптимизацию ценовых и временных параметров перевозок, качества пассажирских перевозок, устанавливающих уровень комфортности подвижных составов, их наполняемости, скорости и графика движения составов на маршруте и других параметров, а также максимального уровня платы, определяемого на основании стоимости альтернативного способа проезда (смежным видом транспорта в пригородном или межрегиональном сообщении, либо железнодорожным транспортом в дальнем следовании). При этом тариф за проезд устанавливается с учетом реальных располагаемых доходов населения соответствующего субъекта Российской Федерации, опубликованных органом государственной статистики, в субъекте, и его рост не может превышать уровень индекса потребительских цен (в среднем по году) в соответствии с одобренным Правительством Российской Федерации в соответствии со [статьей 26](#) Федерального закона от 28 июня 2014 г. N 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, N 26 (часть I), ст. 3378; 2016, N 26 (часть I), ст. 3879; N 27 (часть I), ст. 4210; 2017, N 45, ст. 6573) прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации (далее - Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации) на соответствующий период регулирования.

31. С учетом условий проезда повышенной комфортности органом регулирования могут устанавливаться иные тарифы или коэффициенты к базовому уровню тарифов на проезд в обычных поездах.

32. Распределение расходов на услуги перевозок поездами повышенной комфортности должно осуществляться по субъектам Российской Федерации, в которых указанные перевозки осуществляются.

33. В случае если величина максимального потенциального дохода, рассчитанного как произведение утвержденного уполномоченным органом регулирования уровня платы (тарифа) для пассажира на объем работы, сложившийся в соответствующем году, ниже необходимой валовой выручки, полученной в соответствии с [пунктами 10 - 28](#) настоящей Методики, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации принимается одно из следующих решений:

об оптимизации пригородных перевозок (с учетом недопущения сокращения объема пригородных перевозок);

о пересмотре ранее согласованной инвестиционной программы;

о возмещении потерь в доходах перевозчика с целью обеспечения безубыточности деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте.

**Глава II. Расчет экономически обоснованного уровня затрат,  
учитываемых при формировании экономически обоснованного  
уровня тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг)  
субъектов естественных монополий в сфере перевозок  
пассажиров железнодорожным транспортом общего  
пользования в пригородном сообщении**

34. Расчет экономически обоснованных затрат на период регулирования осуществляется на финансовый год для каждого субъекта регулирования. Расчет осуществляется путем прогнозирования элементов затрат на каждый финансовый год регулирования с учетом ежегодной оптимизации удельных материальных затрат, трудовых затрат с учетом роста производительности труда (до применения коэффициента инфляции) в размере до 2%.

35. Экономически обоснованные расходы подразделяются на неподконтрольные и

подконтрольные.

К неподконтрольным расходам относятся:

расходы по оплате услуг владельца инфраструктуры;

расходы по оплате комплексных услуг по обеспечению перевозок;

непосредственные расходы перевозчиков: расходы на амортизацию основных средств и нематериальных активов, расходы на возврат и обслуживание заемных средств, но не более ставки, установленной в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации), в том числе направленных на финансирование капитальных вложений, расходы, связанные с арендой имущества, используемого для осуществления регулируемой деятельности, лизинговых платежей, с также уплатой налогов и сборов, предусмотренных налоговым законодательством Российской Федерации.

К подконтрольным расходам относятся иные непосредственные расходы перевозчиков.

36. Расчет экономически обоснованных расходов (затрат) перевозчика выполняется на основе следующей информации:

бухгалтерской, статистической, налоговой отчетности перевозчика за отчетный год;

о затратах перевозчика в целом по организации и по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" по статьям и элементам расходов (в том числе по субъекту Российской Федерации) за отчетный год и текущий год (полугодие);

данных о величине общепроизводственных и общехозяйственных затрат, в том числе относимых на вид деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" за отчетный год и текущий год (полугодие);

об ожидаемых затратах в текущем периоде (году) и прогнозе затрат на период регулирования в целом по компании и по регулируемой деятельности по статьям и элементам расходов (по организации и по субъекту Российской Федерации);

размерах страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний за отчетный период и на текущий период, период регулирования;

сводной аналитической справки об изменении показателей финансово-экономической деятельности перевозчика, в том числе затрат по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по элементам затрат), изменении маршрутов перевозок на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, обоснование изменения объемных и качественных показателей в текущем периоде (ожидаемые по году) и на период регулирования по сравнению с предыдущими периодами;

о мероприятиях по оптимизации доходов и расходов по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" на территории соответствующего субъекта Российской Федерации и экономическом эффекте от данных мероприятий в текущем периоде (ожидаемые по году) и на период регулирования;

финансовом плане компании на текущий период и период регулирования при его наличии,

инвестиционной программе перевозчика, согласованной соответствующим субъектом Российской Федерации.

При этом расчет экономически обоснованных затрат должен предусматривать:

расчет затрат на оплату труда в текущем году (ожидаемые по году) и на период регулирования согласно [Таблице N 2](#) приложения к Методике (в целом по субъекту регулирования, с выделением производственного персонала), штатного расписания, положения об условиях оплаты, коллективного договора, с изменениями к нему в текущем году и на период регулирования, справки о среднесписочной численности и среднемесячной заработной плате за предшествующий отчетный год и последний отчетный период по категориям работников; комментарий об изменении численности, средней заработной платы в текущем году и на период регулирования;

расчет отчислений на социальные нужды в текущем году и на период регулирования;

расчет материальных затрат в текущем году и на период регулирования;

расшифровку начисленных амортизационных отчислений за отчетный год, справку об использовании амортизации в отчетном году;

расчет амортизационных отчислений;

расчет прочих расходов;

расчет затрат на привлечение заимствований и других источников финансирования инвестиций;

реестр договоров на услуги, оказываемые сторонними организациями, и услуги, оказываемые компанией пригородных пассажирских перевозок иным организациям, с указанием перечня работ (услуг), размеров ставок, единиц их измерения и порядка расчетов (со ссылкой на дополнительные соглашения и сроки действия), информации о доходах (расходах) по договорам, копии указанных договоров с приложением обосновывающих материалов по уровню ставок с комментариями и пояснениями за отчетный год и, при наличии, за текущий год, с указанием сроков действия;

- объемные показатели работы перевозчика за отчетный год, ожидаемые в текущем году в соответствии с договором на организацию транспортного обслуживания населения, заключаемым уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации с перевозчиком в соответствии с [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 г. N 857-р "Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом" (далее - [Контракт](#)), и прогноз на период регулирования с учетом данных о маршрутах перевозок по соответствующему субъекту Российской Федерации за предшествующий год согласно [Таблице N 3.1](#) приложения к Методике, текущий период (по году), ожидаемый в текущем периоде (по году) согласно [Таблице N 3.2](#) приложения к Методике и прогноз на период регулирования согласно [Таблице N 3.3](#) приложения к Методике.

37. Расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые перевозчиками, в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, выполняется на основе расчетных и обосновывающих материалов, представленных субъектами регулирования в регулирующий орган на электронном и бумажном носителях. При этом документы на бумажных носителях (в том числе расчетные таблицы и копии документов) должны быть сброшюрованы, страницы пронумерованы, подписаны руководителем и уполномоченными должностными лицами субъекта регулирования и заверены печатью субъекта регулирования, при наличии.

38. Расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые субъектами регулирования в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в г. Москва и Московской области, г. Санкт-Петербург и Ленинградской области, Республики Крым и г. Севастополь, выполняется на основе информации, представленной субъектами регулирования в регулирующие органы каждого субъекта Российской Федерации

Федерации (по городу и области).

39. Экономически обоснованные затраты, учитываемые при определении индексов изменения уровня тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, рассчитываются по каждому элементу затрат и группам затрат (статьям) на основе данных, полученных в ходе ведения раздельного учета в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета, за последний отчетный период, предшествующий периоду регулирования.

40. Оценка обоснованности затрат субъекта регулирования проводится за период, не превышающий три года, предшествующих текущему, а в случае установления тарифов на долгосрочный период, не более срока такого периода, а при наличии инвестиционной программы - не более срока необходимого для ее реализации.

41. Экономически обоснованные затраты перевозчиков должны включать:

расходы по обычным видам деятельности, в том числе непосредственно вызываемые этим процессом (производственные) и общехозяйственные расходы (по обслуживанию производства и управлению), а также прочие расходы перевозчиков, относимые на регулируемую деятельность.

расходы перевозчиков, непосредственно вызванные процессом производства при организации железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, подразделяются на специфические (прямые производственные) и общепроизводственные расходы.

общепроизводственные и общехозяйственные расходы относятся на деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении (по субъектам Российской Федерации) в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета.

прочие расходы перевозчика, относящиеся на регулируемую деятельность, - в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета.

К учету в составе экономически обоснованных затрат перевозчика должны приниматься:

специфические (прямые производственные) расходы;

общепроизводственные расходы;

общехозяйственные расходы без расходов по содержанию аппарата управления;

расходы по содержанию аппарата управления;

прочие расходы.

Расходы по обычным видам деятельности субъекта регулирования, отнесенные на деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, по соответствующему субъекту Российской Федерации, группируются по следующим элементам затрат: затраты на оплату труда, отчисления на социальные нужды, материальные затраты, амортизация и прочие затраты:

По элементу "затраты на оплату труда": заработная плата основного производственного персонала, занятого на работах по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении, а также по обслуживанию подвижного состава и имущества (например, билетных кассиров, разъездных билетных кассиров, работников отдела учета и отчетности, работников по обслуживанию и текущему ремонту зданий, сооружений, оборудования, в том числе автоматизированной системы

оплаты, контроля и учета проезда в пригородном сообщении (далее - АСОКУПЭ), принадлежащих компании пригородных пассажирских перевозок).

По элементу "отчисления на социальные нужды": отчисления на социальные нужды (страховые взносы) основного производственного персонала, занятого на работах по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении, а также по обслуживанию подвижного состава и имущества.

По элементу "материальные затраты": расходы на материалы по обслуживанию, содержанию, ремонту и эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, железнодорожного подвижного состава при перевозках пассажиров в пригородном сообщении.

Расходы на ремонт подвижного состава в части ремонта, осуществляемого подрядным способом, учитываются по элементу затрат "Прочие материальные затраты" (определяются согласно [Таблицам N 4, 5](#) приложения к Методике).

По элементу "амортизация": амортизация зданий, сооружений, оборудования, прочих основных средств и железнодорожного подвижного состава, находящегося в собственности компании.

По элементу "прочие затраты": расходы на услуги сторонних организаций на регулируемую деятельность (за исключением включенных в прочие материальные затраты) с выделением по статьям затрат в рамках законодательства Российской Федерации, в том числе расходы на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при организации пассажирских перевозок в пригородных поездах, расходы по оплате комплексных услуг по обеспечению перевозок, в случае если компания не является собственником подвижного состава и использует указанные объекты на основе договоров аренды или лизинга, расходы по ремонту, содержанию и обслуживанию пассажирских устройств (за исключением включенных в прочие материальные затраты).

Расходы, связанные с продажей проездных документов (билетов) в пригородном сообщении, обслуживанием пассажиров на железнодорожных станциях и остановочных пунктах, общепроизводственные и общехозяйственные расходы, учитываются в составе элементов затрат по их принадлежности к элементам.

42. Расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые перевозчиками в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, выполняется с использованием дополнительных документов (обосновывающих изменение затрат и объемных и качественных показателей работы), представленных перевозчиком в том числе по запросу регулирующего органа у субъектов регулирования в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

43. При расчете экономически обоснованных затрат орган регулирования учитывает технологические, отраслевые особенности и нормы, связанные с организацией работы железнодорожного транспорта. При расчете экономически обоснованных затрат орган регулирования не учитывает расходы перевозчиков, вызванные необоснованным использованием производственных ресурсов и финансированием за счет поступлений от оказания услуг, тарифы на которые подлежат государственному регулированию, иной деятельности, не относящейся к этим услугам.

44. В случае если по итогам периода регулирования на основании данных статистической и бухгалтерской отчетности и иных материалов выявлены необоснованные затраты субъектов регулирования за счет поступлений от регулируемой деятельности, регулирующей орган принимает решение об исключении этих затрат из суммы затрат, учитываемых при формировании

тарифов на следующий период регулирования.

45. Регулирующий орган при установлении тарифов на срок не менее трех лет (далее - долгосрочные тарифы), на основе предварительно согласованных с компанией, осуществляющей регулируемую деятельность, мероприятий по сокращению затрат обязан в течение 2 лет после окончания срока окупаемости затрат на проведение этих мероприятий сохранять расчетный уровень указанных затрат, учтенных при формировании тарифов на период, предшествующий сокращению затрат.

46. В случае если субъект регулирования в течение периода регулирования понес экономически обоснованные затраты, не учтенные при установлении регулируемых тарифов (цен) на период регулирования, в том числе затраты, связанные с объективным и незапланированным ростом цен на продукцию (работы, услуги), потребляемую в течение периода регулирования, такие затраты (включая затраты, связанные с обслуживанием заемных средств, привлекаемых для покрытия недостатка средств, которые учитываются по ставке процента, определенной соглашением сторон по долговым обязательствам, но не более ставки, установленной в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации) учитываются при установлении регулируемых тарифов (цен) на период регулирования.

47. Основным методом для расчетов согласно данной Методике является метод экономически обоснованных затрат. При этом экономически обоснованные затраты определяются:

в отчетном периоде - на основе документально подтвержденных данных о расходах перевозчика в отчетном году;

в текущем периоде и на период регулирования - на основе прогноза расходов (затрат) перевозчиков на базе отчетного периода методом индексации и с учетом планируемых расходов перевозчика на основе документально подтвержденных данных о расходах (при наличии таких обоснований).

48. Прогноз расходов (затрат) перевозчиков в текущем периоде и на период регулирования осуществляется с использованием регулируемых государством цен (тарифов), включая цены (тарифы) на продукцию (услуги) естественных монополий и их прогнозных значений, индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, определяемых прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации и соответствующего субъекта Российской Федерации, доведенных на текущий период и период регулирования; цен, установленных на основании договоров, заключенных по результатам проведения торгов или по иным основаниям, предусмотренным законодательством Российской Федерации, а также на основании данных, полученных методом анализа рынков. При этом в случае осуществления железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении по территории нескольких субъектов Российской Федерации для соответствующего периода применяются параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации. Расчет выполняется согласно [Таблице N 6](#) приложения к настоящей Методике.

49. Прогноз расходов (затрат) перевозчиков в текущем периоде и на период регулирования осуществляется по элементам затрат и статьям затрат в следующем порядке:

49.1. Определяются прогнозные объемы транспортной работы и перевозок, индексы их изменения для соответствующего периода.

49.1.1. Определение и установление объемов транспортной работы и перевозок осуществляется уполномоченным органом (уполномоченными органами) субъекта Российской Федерации в соответствии с Контрактом.

Объемные и качественные показатели пассажирских перевозок, предусмотренные

Контрактом, должны также соответствовать комплексному плану транспортного обслуживания населения (далее - КПТО).

Существенными параметрами при прогнозировании объемных и качественных показателей пассажирских перевозок являются: "отправленные пассажиры", "перевезенные пассажиры", "пассажирооборот", "населенность вагона", "вагоно-километры", "составность поездов", "рабочий парк вагонов".

Органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере транспорта при формировании условий Контракта определяется прогноз количества перевезенных пассажиров и маршруты следования поездов, с учетом которых прогнозируется пассажирооборот. Определение прогноза вагоно-километров осуществляется с учетом пассажирооборота и прогнозируемой нормативной населенности вагонов. С учетом сложившейся за отчетный период фактической населенности вагонов могут быть установлены предельные отклонения нормативной населенности вагонов на прогнозируемый период. Допускается увеличение нормативной населенности вагонов с учетом недопущения ухудшения качества проезда пассажиров (недопустимости существенного роста населенности). Снижение нормативной населенности вагонов допускается с учетом обоснованности объемов транспортного заказа (количества поездов и их составности).

В случае достижения в отчетном периоде показателя средней населенности вагонов в часы "пик" более 100%, ограничения в сторону понижения населенности вагонов на прогнозируемый период не применяются.

В случае если расчетная динамика изменения населенности вагонов перевозчика превышает указанные граничные значения, необходимо принимать меры органам регулирования, субъектам регулирования по пересмотру параметров транспортного заказа в части заказываемой субъектом Российской Федерации вагоно-километровой работы, в первую очередь, за счет изменения составности или количества поездов в соответствии с Контрактом и (или) меры по стимулированию прироста пассажирооборота, в том числе путем пересмотра прогнозируемого числа отправленных пассажиров за счет снижения количества безбилетных пассажиров и принятия других организационных мер.

При прогнозировании объемов транспортной работы в текущем и очередном годах органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения услугами железнодорожного транспорта, принимается во внимание фактическая (за три года, предшествующих текущему) и прогнозируемая динамика количества перевезенных пассажиров в разрезе субъектов Российской Федерации.

При наличии отклонения динамики количества перевезенных пассажиров от динамики пассажирооборота, предусмотренной Контрактом, до пересмотра Контракта органом регулирования принимается расчетный показатель пассажирооборота с учетом динамики количества перевезенных пассажиров, согласованный с органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации в области транспорта.

Изменение прогнозируемого (с применением данных статистической отчетности отчетного и текущего периодов) субъектом регулирования значения пассажирооборота в целях определения экономически обоснованного тарифа на период регулирования не применяется к затратам, зависящим от объемов транспортной работы и распределяемым на субъект Российской Федерации в соответствии с объемами работы подвижного состава.

49.1.2. При возникновении разногласий по объемным показателям перевозок для расчета экономически обоснованных затрат и уровня тарифов, необходимые показатели принимаются органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения услугами железнодорожного транспорта при

согласовании с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта и с федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий.

49.1.3. В случае если маршрут следования поезда проходит в пределах двух и более субъектов Российской Федерации, имеющих различные параметры транспортного заказа, либо в одном из субъектов Российской Федерации отсутствует транспортный заказ на рассматриваемый маршрут, и технология организации перевозочного процесса исключает возможность обслуживания пассажиров на разных участках поездами различной составности или технология работы исключает возможность курсирования поезда в границах одного субъекта Российской Федерации, органами исполнительной власти указанных в настоящем пункте субъектов Российской Федерации в сфере транспорта определяются параметры такого технологически обусловленного пробега. Объемные показатели технологически обусловленного пробега учитываются по субъекту Российской Федерации, заказывающему маршрут большей составности поезда или являющимся инициатором заказа данного маршрута.

В случае отнесения технологически обусловленного пробега на г. Москву и Московскую область, г. Санкт-Петербург и Ленинградскую область, Республики Крым и г. Севастополь, распределение прироста транспортной работы выполняется пропорционально измерителю, установленному в рамках соглашения указанных субъектов Российской Федерации.

49.1.4. Пассажиروоборот в разрезе субъектов Российской Федерации определяется с учетом [Порядка](#) ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утверждаемого федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, то есть с распределением пассажиро-километровой работы по субъекту следования (с учетом субъекта отправления, субъекта следования и субъекта прибытия и протяженности соответствующих участков с указанием их принадлежности к субъекту Российской Федерации).

Орган регулирования при определении объемных и качественных показателей пассажирских перевозок, влияющих на величину экономически обоснованных затрат и используемых в расчетах, руководствуется Контрактом или официальными данными органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере транспорта. В случае отклонения планового значения пассажирооборота на период регулирования и фактически сложившегося пассажирооборота по отчетным данным этого периода, орган регулирования учитывает данные изменения при рассмотрении размера экономически обоснованного тарифа в последующие периоды.

Информация об объемных показателях вносится в [таблицу N 7](#) приложения к настоящей Методике.

49.1.5. Индекс изменения объемов работы, учитываемый при определении расходов перевозчика в плановом периоде по сравнению с предшествующим периодом ( $\Delta ИОР_t$ ), рассчитывается по следующей формуле:

$$\Delta ИОР_t = \left( \frac{ОР_t - ОР_{t-1}}{ОР_{t-1}} \right) * 100\% , (4)$$

где:

$ОР_t$  - объем работы субъекта регулирования в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, ожидаемый в текущем периоде (по году), выраженный в соответствующих единицах измерения;

$OP_{t-1}$  - объем работы субъекта регулирования в сфере железнодорожных перевозок в пригородном сообщении, в предшествующем периоде, выраженный в соответствующих единицах измерения.

Соответствие затрат на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении объемным показателям работы (единицам измерения) субъекта регулирования принимается согласно [Таблице N 7](#) приложения к Методике.

49.2. Для оценки ожидаемых расходов в текущем периоде (по году) и прогноза расходов компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении на период регулирования в целом и по субъектам Российской Федерации, находящихся в зоне обслуживания перевозчика, используются отчетные данные компании о затратах в предыдущих периодах на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении согласно [Таблице N 8](#) приложения к Методике.

49.3. В случае, если перевозчик осуществляет регулируемую деятельность в пределах одного субъекта Российской Федерации, затраты компании на такие перевозки в пределах субъекта Российской Федерации принимаются равными затратам компании пригородных пассажирских перевозок, связанным с организацией железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

49.4. В случае, если перевозчик осуществляет регулируемую деятельность в нескольких субъектах Российской Федерации, то затраты компании пригородных пассажирских перевозок по видам деятельности, связанным с организацией железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, относятся на соответствующий субъект Российской Федерации по статьям затрат и элементам затрат с применением [Порядка](#) ведения раздельного учета. Результаты полученных расчетов представляются согласно [Таблице N 9](#) приложения к настоящей Методике. Комментарии о выполненных расчетах приводятся в сводной аналитической справке об изменении показателей финансово-экономической деятельности перевозчика.

49.5. В случае, если компания пригородных пассажирских перевозок осуществляет железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в г. Москве и Московской области, г. Санкт-Петербург и Ленинградской области, Республики Крым и г. Севастополь, затраты компании пригородных пассажирских перевозок на такие перевозки за отчетный период и период регулирования определяются суммированием затрат по указанным субъектам Российской Федерации (соответственно городу и области), определенным в соответствии с [пунктом 49.4](#) настоящей Методики.

49.6. Оценка ожидаемых специфических (прямых) производственных расходов на текущий период (год) и прогноз перевозчика на период регулирования в целом по компании и по субъектам Российской Федерации, которые находятся в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, осуществляется по группам статей затрат (укрупненным статьям) и элементам затрат, в следующем порядке:

49.6.1. Затраты на оплату труда ( $\Phi_{тек}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\Phi_{тек} = (\Phi_{отч} - \Phi_{пр, отч}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(\phi)} \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100} \right) + \Phi_{пр(тек)}, \quad (5)$$

где:

$\Phi_{отч}$  - расходы на оплату труда в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

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

$\alpha V_{(\Phi)}$  - доля расходов на оплату труда, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, и далее по тексту доля расходов, зависящих от объемов работы, определяется с учетом ретроспективного анализа зависимости затрат перевозчика от объемов работы за ряд лет или экспертных оценок (при отсутствии принимается равной 1);

$\Delta ИОР_{тек}$  - прогнозное изменение объемных показателей деятельности субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в текущем периоде по сравнению с предыдущим отчетным периодом, %;

$\Phi_{пр(тек)}$  - прочие затраты на оплату труда, планируемые в текущем периоде, учитываемые в составе расходов на оплату труда в соответствии с [подпунктами 1 - 24 статьи 255](#) главы 25 Налогового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 07.08.2000, N 32, ст. 3340).

49.6.2. Отчисления на социальные нужды ( $O_{тек}$ ) рассчитываются по формуле:

$$O_{тек} = (\Phi_{отч} - \Phi_{пр,отч}) \cdot K_c, (6)$$

где:

$K_c$  - коэффициент начислений на затраты на оплату труда.

49.6.3. Материальные затраты (МЗ) складываются из расходов на топливо (Т), расходов на электроэнергию (Э), расходов по материалам (М) и прочих материальных затрат ( $P_{мз}$ ).

$$МЗ = Т + Э + М + P_{мз}, (7)$$

где:

Т - расходы на топливо;

Э - расходы на электроэнергию;

М - затраты на материалы;

$P_{мз}$  - прочие материальные затраты.

49.6.3.1. Расходы на топливо (Т) рассчитываются по формуле:

$$Т = T_m + T_{пн}, (8)$$

где:

$T_m$  - расходы на топливо на тягу поездов;

$T_{пн}$  - расходы на топливо на прочие нужды.

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

$$T_m = T_{m,отч} \times \frac{I_n}{100} \times \left(1 + \frac{\Delta ИОР_{тек}}{100}\right), (9)$$

где:

$T_{m,отч}$  - расходы на топливо на тягу в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

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

$$T_{пн} = T_{пн,отч} \cdot \frac{I_n}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(m)} \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100}\right), (10)$$

где:

$T_{пн,отч}$  - расходы на топливо на прочие нужды в отчетном периоде;

$\alpha V_{(m)}$  - доля расходов на топливо на прочие нужды, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

49.6.3.2. Расходы на электроэнергию ( $\mathcal{E}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E} = \mathcal{E}_m + \mathcal{E}_{пн}, (11)$$

где:

$\mathcal{E}_m$  - расходы на электроэнергию на тягу поездов, не учитываются в составе экономически обоснованных затрат перевозчика по регулируемому виду деятельности;

$\mathcal{E}_{пн}$  - расходы на электроэнергию на прочие нужды.

Расходы на электроэнергию на тягу поездов ( $\mathcal{E}_m$ ) в части инфраструктурной составляющей затрат рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_m = \mathcal{E}_{m,отч} \times \frac{I_{эл}}{100} \times \left(1 + \frac{\Delta ИОР_{тек}}{100}\right), (12)$$

где:

$\mathcal{E}_{m,отч}$  - расходы на электроэнергию на тягу поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$I_{эл}$  - прогнозное значение индекса роста цен на электроэнергию для всех категорий потребителей, за исключением населения, выраженный в процентах, на текущий период.

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

$$\mathcal{E}_{\text{пн}} = \mathcal{E}_{\text{пн, отч}} \cdot \frac{I_{\text{эл}}}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(\text{эл})} \cdot \Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), (13)$$

где:

$\mathcal{E}_{\text{пн, отч}}$  - расходы на электроэнергию на прочие нужды поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(\text{эл})}$  - доля расходов на электроэнергию на прочие нужды, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

49.6.3.3. Расходы на материалы (М) рассчитываются по формуле:

$$M = M_{\text{отч}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(M)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), (14)$$

где:

$M_{\text{отч}}$  - расходы на материалы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

$\alpha V_{(M)}$  - доля расходов на материалы, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

49.6.3.4. Прочие материальные затраты ( $\Pi_{\text{мз}}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{\text{мз}} = \Pi_{\text{мз, отч}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(\text{мз})} \cdot \Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), (15)$$

где:

$\Pi_{\text{мз, отч}}$  - прочие материальные затраты в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

$\alpha V_{(\text{мз})}$  - доля прочих материальных затрат, зависящих от объемов работы субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

49.6.4. Расчет амортизации осуществляется по объектам основных средств, находящихся на балансе перевозчика с учетом стоимости основных средств, сроков их полезного использования, установленными **Классификацией** основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. N 1 "О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы" (Собрание

законодательства Российской Федерации, 07.01.2002, N 2 (ч. 2), ст. 52), и норм амортизации в соответствии с [Таблицей N 10](#) приложения к настоящей Методике.

49.6.5. Прочие расходы ( $\Pi_{тек}$ ), за исключением услуг сторонних организаций, рассчитываются по формуле:

$$(18) \quad \Pi_{тек} = (\Pi_{отч} - Н_{отч} - Л_{отч}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(np)} \cdot \Delta ИОР_{(тек)}}{100} \right) + Н_{тек} + Л_{тек},$$

где:

$\Pi_{отч}$  - прочие расходы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$Н_{отч}$  - налог на имущество в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$Л_{отч}$  - сумма расходов на лизинг в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(np)}$  - доля прочих расходов, зависящих от объемов перевозок;

$Н_{тек}$  - налог на имущество, прогнозируемый на текущий период;

$Л_{тек}$  - расходы на лизинг, прогнозируемые на текущий период.

49.6.6. Оценка ожидаемых прочих затрат, связанных с оплатой услуг сторонних организаций для выполнения железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, на текущий период (год) и прогноз их на период регулирования.

49.6.6.1. Расходы по оплате услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении определяются по тарифам, сборам и платам на такие услуги, установленных федеральным органом исполнительной власти в области регулирования естественных монополий на соответствующий период регулирования (далее - тарифы на оказание услуг инфраструктуры) с учетом установленных понижающих коэффициентов (при наличии решения органа регулирования по данному вопросу), а также запланированных объемов транспортной работы по субъектам Российской Федерации.

Расчет расходов по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на период действия Контракта осуществляется с использованием метода индексации.

Индексы принимаются на соответствующий период в размерах, соответствующих индексам к ставкам тарифов, сборов и платы на работы (услуги), выполняемые (оказываемые) владельцем инфраструктуры, установленных ФАС России в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Сумма расходов по оплате услуг владельца инфраструктуры по маршрутам, находящимся в границах одного субъекта Российской Федерации, распределяется на соответствующий субъект Российской Федерации методом прямого учета затрат.

Сумма расходов по оплате услуг владельца инфраструктуры по маршрутам, находящимся в

границах двух и более субъектов Российской Федерации, распределяется в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета.

49.6.6.2. Расходы по оплате комплексных услуг по обеспечению перевозок определяются по каждому виду услуг с учетом ставок платы в отчетном периоде, ожидаемых объемов работы и изменения ставок платы в соответствии с [Главой IV](#) к Методике.

В случае превышения темпов роста ставок платы, учитываемой при планировании на текущий период (год) расходов на аренду, над темпами роста индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год, перевозчик представляет обоснование изменения ставок платы и позицию Федеральной антимонопольной службы об уровне экономически обоснованных затрат на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, в части затрат на оказание услуг по использованию такой инфраструктуры, а также оплаты комплексных услуг по обеспечению перевозок.

49.6.6.3. Расходы, относящиеся к прочим расходам и оказываемые сторонними организациями, за исключением расходов, указанных в [пп. 49.6.6.1](#) и [49.6.6.2](#) настоящей Методики, принимаются к учету в соответствии с заключенными договорами (при их наличии) и с учетом индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год. В случае превышения указанных индексов компанией пригородных пассажирских перевозок представляется дополнительное обоснование роста планируемых затрат.

49.7. Формирование величины расходов по лизингу основных средств (в том числе железнодорожного подвижного состава), используемых субъектом регулирования для организации железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, на текущий период регулирования осуществляется на основании условий заключенных компанией пригородных пассажирских перевозок договоров.

49.8. Расходы по организации и обслуживанию пассажиров определяются на текущий период с учетом удельных затрат, сложившихся в отчетном периоде, ожидаемых в текущем периоде объемов работ и индексов изменения удельных затрат.

В случае превышения темпов роста удельных затрат над темпами роста индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год, компанией пригородных пассажирских перевозок представляется дополнительное обоснование роста удельных затрат с калькуляцией соответствующих расходов сторонней организации. Для принятия решения о включении затрат орган регулирования субъекта Российской Федерации оценивает представленные калькуляции на предмет экономической обоснованности.

49.9. В случае передачи на баланс компании пригородных пассажирских перевозок основных средств (железнодорожного подвижного состава, АСУКОПЭ), штатной численности персонала для осуществления железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных и общехозяйственных расходов принимается на основе обосновывающих материалов компании пригородных пассажирских перевозок по согласованию с регулирующим органом.

49.10. Расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных, общехозяйственных расходов компании пригородных пассажирских перевозок производится по следующей формуле:

$$\text{ОПР}_{\text{тек}} + \text{ОХР}_{\text{тек}} = \{ \text{ОПР}_{\text{отч}} + \text{ОХР}_{\text{отч}} \pm \Delta(\text{ОПР} + \text{ОХР})_{\text{кор}} \} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100}, \quad (19)$$

где:

$ОПР_{отч}$  - величина общепроизводственных расходов за отчетный период, предшествующий текущему;

$ОХР_{отч}$  - величина общехозяйственных расходов за отчетный период, предшествующий текущему;

$\Delta(ОПР + ОХР)_{кор}$  - величина корректировки общепроизводственных и общехозяйственных расходов, производимой с учетом выявленных по данным отчетности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, внедрением инновационных технологий и внедрением новой техники и оборудования;

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

При этом при определении экономически обоснованных затрат субъекта регулирования (в целом и по субъектам Российской Федерации) величина общепроизводственных и общехозяйственных расходов субъекта регулирования, относимых на вид деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" определяется регулирующим органом с учетом обосновывающих материалов субъекта регулирования и доли таких затрат в суммарных затратах в отчетном периоде.

49.11. Оценка ожидаемых на текущий период прочих расходов производится на основе анализа обосновывающих документов, предоставляемых субъектом регулирования, с учетом целевых направлений использования кредитных ресурсов, источников валютных поступлений, прогноза изменения платы, взимаемой кредитными организациями за расчетно-кассовое обслуживание и инкассацию денежных средств, а также иных факторов, влияющих на динамику изменения прочих расходов перевозчика. Данные вносятся в [Таблицу N 11](#) приложения к Методике.

49.12. В случае приобретения подвижного состава за счет лизинга, кредита, займа, учитывается величина процентов по финансированию, не превышающая проценты по долговым обязательствам, включаемых в состав затрат в целях налогообложения исходя из положений [пункта 1.2 части 1 статьи 269](#) Налогового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 22, ст. 2026, 2013, N 52 (часть I), ст. 6985).

49.13. При оценке ожидаемых расходов на текущий период (год) субъекта регулирования на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении осуществляются органом регулирования, субъектом регулирования корректировки фактических данных о расходах, производимые с учетом выявленных по данным отчетности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат (увеличения/снижения удельного веса соответствующего элемента затрат) в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, внедрением инновационных технологий и внедрением новой техники и оборудования. Для принятия решения о включении затрат в НВВ орган регулирования субъекта Российской Федерации оценивает представленные материалы на предмет экономической обоснованности.

49.14. В случае отклонения более чем на 10% рассчитанных в соответствии с [подпунктом 49.6](#) настоящей Методики расходов текущего периода от ожидаемого уровня данных расходов в текущем периоде, определенного с учетом имеющихся на момент расчета экономически обоснованных затрат отчетных данных о расходах субъекта регулирования, для расчета ожидаемых на текущий период расходов субъектом регулирования представляется дополнительное обоснование изменения расходов по конкретным составляющим затрат

(элементам затрат), обусловивших данное отклонение.

49.15. Расчет размера экономически обоснованных затрат, проектируемых на период регулирования, производится по каждой составляющей затрат в разрезе элементов затрат, а именно по каждому элементу затрат на период регулирования по следующей формуле:

$$E_p = (E_{\text{тек}} \pm E_{\text{кор}}) \cdot I_p \cdot \left( 1 + \frac{\alpha v \cdot \Delta \text{ИОР}_p}{100} \right), (20)$$

где:

$E_{\text{тек}}$  - величина расходов субъекта регулирования по соответствующему элементу затрат, рассчитанная на текущий период в соответствии с [пунктом 49](#) настоящей Методики;

$I_p$  - значение индекса инфляции на период регулирования, применяемого к соответствующему элементу затрат;

$\alpha v$  - доля расходов, зависящих от объемов работ (услуг) субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Указанный показатель принимается в данной Методике (по каждому элементу затрат, кроме амортизации) на основе материалов, представленных субъектом регулирования по согласованию с регулирующим органом с учетом проведенных исследований и экспертных оценок;

$E_{\text{кор}}$  - величина корректировки расходов по соответствующему элементу затрат, производимой с учетом планируемого на текущий период сокращения затрат субъекта регулирования от реализации организационно-технических мероприятий, применения ресурсосберегающих технологий, а также влияния других факторов на величину ожидаемых в текущем периоде расходов субъекта регулирования.

49.16. Размер экономически обоснованных затрат ( $E_p$ ), проектируемых на период регулирования, определяется следующим образом:

$$E_p^{\text{рег}} = \text{Ппр}_p^{\text{рег}} + (\text{ОПР} + \text{ОХР})_p^{\text{рег}} + \text{Пр}_p^{\text{рег}}, (21)$$

где:

$\text{Ппр}_p^{\text{рег}}$  - специфические (прямые производственные) расходы субъекта регулирования, рассчитанные на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по соответствующему субъекту Российской Федерации);

$(\text{ОПР} + \text{ОХР})_p^{\text{рег}}$  - общепроизводственные и общехозяйственные расходы, рассчитанные на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по соответствующему субъекту Российской Федерации). При этом указанные расходы на период регулирования планируются в соответствии с [подпунктом 49.10](#) настоящей Методики;

$\text{Пр}_p^{\text{рег}}$  - прочие расходы, рассчитанные на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по соответствующему субъекту Российской Федерации). При этом указанные расходы на период регулирования планируются в соответствии с [подпунктом 49.11](#) настоящей Методики.

49.17. Общие ожидаемые затраты в текущем периоде и прогноз затрат на период регулирования по железнодорожным перевозкам пассажиров в пригородном сообщении в целом и по субъектам Российской Федерации, которые находятся в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, определяются как сумма затрат, рассчитанных в соответствии с [подпунктами 49.2 - 49.11](#) настоящей Методики.

49.18. Размер экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в соответствующем субъекте Российской Федерации ( $E_m^{per}$ ), определяется следующим образом:

$$E_m^{per} = E_p^{per} \cdot \frac{N_{per}}{N_{пер}}, \quad (22)$$

где:

$N_{per}$  - число перевезенных пассажиров, спрогнозированное на период регулирования с учетом информации о перевезенных пассажирах субъектом регулирования в отчетном или текущем периоде в соответствующем субъекте Российской Федерации (согласно [Таблице N 7](#) приложения к Методике) по регулируемым видам перевозок;

$N_{пер}$  - число перевезенных пассажиров, спрогнозированное на период регулирования с учетом информации о перевезенных пассажирах субъектом регулирования в отчетном периоде в соответствующем субъекте Российской Федерации по всем видам оформляемых проездных документов субъектом регулирования (разовым и абонементным), во всех категориях поездов (в том числе электропоездах повышенной комфортности), по всем категориям пассажиров в соответствующем субъекте Российской Федерации.

50. Результаты расчета экономически обоснованных затрат на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в субъекте Российской Федерации определяются для ОАО "РЖД" и ФГУП "КЖД" согласно [Главе III](#) настоящей Методики ([Таблица N 12](#) приложения к Методике), для компаний пригородных пассажирских перевозок - согласно [Главе II](#) настоящей Методики ([Таблица N 6](#) приложения к Методике).

51. При поступлении от регулирующей организации заявления и при отсутствии существенного изменения условий деятельности перевозчиков, влияющих на экономические показатели и (или) реализацию инвестиционной программы, включая решения федеральных органов исполнительной власти по изменению регулируемых тарифов, существенных изменений показателей Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, существенных изменений объемов активов перевозчиков (более 10% в текущем периоде по сравнению с отчетным или в прогнозируемом периоде по сравнению с текущим), изменений государственной бюджетной политики, в том числе расходных обязательств субъектов Российской Федерации, орган регулирования осуществляет индексацию экономически обоснованных расходов, принятых в предыдущем периоде.

52. Индексация ранее учтенных расходов применяется не более чем в течение двух лет после проведения первичного регулирования методом экономически обоснованных расходов (затрат) либо внеплановой или плановой проверки субъекта регулирования.

**Глава III. Расчет экономически обоснованного уровня затрат,  
учитываемых при формировании экономически обоснованного  
уровня тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг)  
субъектов естественных монополий в сфере перевозок  
пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования**

**в пригородном сообщении (в случае выполнения таких перевозок организацией, совмещающей функции владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и перевозчика)**

53. Расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованных тарифов на услуги, оказываемые единым хозяйствующим субъектом в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, выполняется на основе следующей информации:

- о затратах (территориальных филиалов) ОАО "РЖД" по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" <1> (по статьям расходов и по элементам затрат), относимых на моторвагонную, вагонную и локомотивную составляющие по форме управленческой отчетности, предусмотренной [Порядком](#) ведения раздельного учета, в зоне обслуживания которого находится соответствующий субъект Российской Федерации за предшествующий год и текущий год (полугодие);

-----

<1> [Постановление](#) Правительства Российской Федерации от 29.12.2004 N 871 "О формировании отчетности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по видам деятельности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 1 (часть II), ст. 116).

- данных о величине общепроизводственных, общехозяйственных, коммерческих и прочих затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", затрат функциональных филиалов ОАО "РЖД", относимых на вид деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по статьям расходов и по элементам затрат) по форме управленческой отчетности, предусмотренной [Порядком](#) ведения раздельного учета за предшествующий год, текущий год (полугодие);

- о затратах территориальных филиалов ОАО "РЖД" по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по статьям расходов и элементам затрат), относимых на инфраструктурную и вокзальную составляющие, определенных на среднесетевом уровне по форме управленческой отчетности, предусмотренной [Порядком](#) ведения раздельного учета за предшествующий год и текущий год (полугодие);

- данных о доле затрат территориального филиала ОАО "РЖД", в зоне обслуживания которого находится субъект Российской Федерации, по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (с учетом инфраструктурной и вокзальной, определенных на среднесетевом уровне), в суммарных расходах всех территориальных филиалов ОАО "РЖД", за предшествующий год и текущий год (полугодие);

- о затратах единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по территориальному филиалу и по субъекту Российской Федерации) с выделением общепроизводственных, общехозяйственных, коммерческих и прочих затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", затратах функциональных филиалов ОАО "РЖД", за предшествующий год и текущий год (полугодие);

- об ожидаемых затратах единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на текущий период (год) и прогнозе затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по территориальному филиалу и по субъекту Российской Федерации) с выделением общепроизводственных, общехозяйственных, коммерческих и прочих затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" и затрат функциональных филиалов ОАО "РЖД";

- об инвестиционной программе ОАО "РЖД";

- бухгалтерской, статистической и налоговой отчетности (копии приказа об учетной политике единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", для целей бухгалтерского учета и для налогового учета, заверенные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации) за предшествующий год, текущий год (полугодие);

- данных о маршрутах перевозок (с указанием номеров поездов единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", периодичности курсирования, составности поездов на летний и зимний периоды и дальности маршрутов) по субъекту Российской Федерации за предшествующий год, текущий год (полугодие), ожидаемые в текущем периоде (по году) и прогноз на период регулирования;

- об объемных показателях работы единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по территориальному филиалу и по субъекту Российской Федерации) за предшествующий год, текущий год (полугодие), ожидаемые в текущем периоде (по году) и прогноз на период регулирования;

- сводной аналитической справки об изменении показателей финансово-экономической деятельности единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", в том числе затрат по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по элементам затрат), изменении маршрутов перевозок единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на территории субъекта Российской Федерации, обоснование изменения объемных и качественных показателей в текущем периоде (ожидаемые по году) и на период регулирования по сравнению с предыдущими периодами;

- о мероприятиях по оптимизации расходов по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" на территории субъекта Российской Федерации и экономический эффект от данных мероприятий в текущем периоде (ожидаемые по году) и на период регулирования.

54. Расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые единым хозяйствующим субъектом, ОАО "РЖД" в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, также выполняется с использованием дополнительных документов (обосновывающих изменение затрат и объемных и качественных показателей работы), запрошенных регулирующим органом.

55. Затраты единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в субъекте Российской Федерации на период регулирования.

55.1. Затраты по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" определяются по каждому территориальному филиалу ОАО "РЖД", в зоне обслуживания которого находится субъект Российской Федерации (с учетом затрат в части инфраструктурной и вокзальных составляющих, определенных на среднесетевом уровне), за отчетный период, предшествующий текущему году. Для этого используются:

- затраты соответствующего территориального филиала ОАО "РЖД" по форме управленческой отчетности, предусмотренной [Порядком](#) ведения раздельного учета, в зоне обслуживания которого находится субъект Российской Федерации, по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по статьям расходов и по элементам затрат, относимым на моторвагонную, вагонную и локомотивную составляющие), за отчетный период, предшествующий текущему году;

- затраты территориального филиала ОАО "РЖД" по форме управленческой отчетности, предусмотренной [Порядком](#) ведения раздельного учета (ОАО "РЖД"), в зоне обслуживания

которого находится субъект Российской Федерации, по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по статьям расходов и элементам затрат), относимым на инфраструктурную и вокзальную составляющие, определенные на среднесетевом уровне пропорционально вагоно-километрам, выполненным территориальным филиалом ОАО "РЖД" при пассажирских перевозках в пригородном сообщении (без учета иных перевозчиков) за отчетный период, предшествующий текущему году;

- данные о величине общепроизводственных, общехозяйственных, коммерческих и прочих затрат ОАО "РЖД" и функциональных филиалов ОАО "РЖД", относимых на вид деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" по форме управленческой отчетности, предусмотренной [Порядком](#) ведения раздельного учета за отчетный период, предшествующий текущему году. Величина данных расходов относится на расходы территориального филиала ОАО "РЖД" по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" в доле, равной расходам территориального филиала по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" с учетом инфраструктурной и вокзальной составляющих, определенных на среднесетевом уровне (далее - расходы территориального филиала) в суммарных расходах всех территориальных филиалов ОАО "РЖД".

55.2. Затраты территориального филиала ОАО "РЖД" относятся на субъект Российской Федерации по статьям затрат (и элементам затрат), связанным с организацией железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в доле, равной соотношению объемных показателей работы в субъекте Российской Федерации в объемных показателях работы территориального филиала ОАО "РЖД" (согласно [Таблицам N 3.1 - 3.3](#) приложения к Методике).

55.3. При определении затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в субъекте Российской Федерации в отчетном периоде, предшествующем текущему, применяются показатели, аналогичные показателям установленным в отношении компаний пригородных пассажирских перевозок, в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета ([Таблица N 12](#) приложения к настоящей Методике).

При необходимости регулирующий орган самостоятельно проверяет показатели, представленные субъектом регулирования, в том числе с применением анализа на базе рыночных показателей или экспертных оценок.

55.4. В случае, если субъект Российской Федерации находится в зоне обслуживания нескольких территориальных филиалов ОАО "РЖД", затраты ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении по статьям расходов и элементам затрат субъекта Российской Федерации за отчетный период, определяются суммированием затрат территориальных филиалов, отнесенных на данный субъект Российской Федерации.

55.5. В случае, если единый хозяйствующий субъект, ОАО "РЖД" осуществляет железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в г. Москве и Московской области, г. Санкт-Петербург и Ленинградской области, Республики Крым и г. Севастополь, затраты единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" за отчетный период, предшествующий текущему, определяются суммарно по указанным субъектам Российской Федерации (соответственно городу и области).

55.6. В целях определения затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении на текущий период (ожидаемые по году) и на период регулирования, используются отчетные данные, полученные по территориальным филиалам ОАО "РЖД" и субъектам Российской Федерации за период, предшествующий текущему, расположенным в зоне обслуживания данного территориального филиала по железнодорожным перевозкам пассажиров в пригородном сообщении, сгруппированные по составляющим (моторвагонная, вагонная, локомотивная, инфраструктурная,

вокзальная) и по элементам затрат, с выделением общепроизводственных, общехозяйственных, коммерческих и прочих затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", затрат функциональных филиалов ОАО "РЖД". Группировка по составляющим тарифов осуществляется в соответствии с [Порядком](#) ведения раздельного учета. Информация сводится согласно [Таблице N 13](#) приложения к Методике (по территориальному филиалу и по субъекту Российской Федерации).

55.7. Оценка ожидаемых затрат в текущем периоде (по году) и прогноз затрат единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на период регулирования на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении (по территориальному филиалу и субъектам Российской Федерации) выполняется по составляющим затрат (моторвагонная, вагонная, локомотивная, инфраструктурная, вокзальная) и элементам затрат с учетом ожидаемых в текущем периоде и прогнозных на период регулирования цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий (индексов роста тарифов на электрическую энергию для всех категорий потребителей, за исключением населения), индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, доведенных на текущий период, ожидаемых в текущем периоде и прогнозных на период регулирования индексов изменения объемов вагоно-километровой работы (по всем видам тяги (по инфраструктурной и вокзальной составляющим), вагоно-км моторвагонного подвижного состава (по моторвагонной составляющей), вагоно-км при локомотивной тяге (по вагонной составляющей) и поездо-км при локомотивной тяге (по локомотивной составляющей) (по территориальному филиалу и субъектам Российской Федерации), а также доли затрат, зависящих и не зависящих от объемов работы. Комментарии о выполненных расчетах приводятся в сводной аналитической справке об изменении показателей финансово-экономической деятельности единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД".

55.8. Ожидаемые на текущий период (год) и прогнозные на период регулирования индексы изменения объемов вагоно-километровой (или поездо-километровой) работы определяются (по территориальному филиалу и субъектам Российской Федерации) как отношение соответственно ожидаемого в текущем периоде (году) и прогнозного на период регулирования объема вагоно-километровой работы к вагоно-километровой (поездо-километровой) работе в предшествующем периоде (по территориальному филиалу и субъектам Российской Федерации).

Ожидаемые на текущий период (год) вагоно-километры по территориальному филиалу определяются как сумма вагоно-километров по каждому субъекту Российской Федерации, исходя из согласованных единым хозяйствующим субъектом, ОАО "РЖД" с субъектом Российской Федерации объемов транспортной работы, предусмотренной договором транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и графиком движения пассажирских поездов (на летний и зимний период) с учетом конкретных маршрутов курсирования поездов, их дальности по территории субъекта Российской Федерации, периодичности курсирования и составности. При этом поездо-километры на соответствующий период определяются исходя из конкретных маршрутов курсирования поездов единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД", числа поездов и дальности маршрута по территории соответствующего субъекта Российской Федерации.

При необходимости регулирующий орган самостоятельно проверяет показатели, представленные субъектом регулирования, в том числе с применением анализа на базе рыночных показателей или экспертных оценок.

55.9. Оценка ожидаемых расходов на текущий период (год) и прогноз расходов единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении на период регулирования (по территориальному филиалу и субъектам Российской Федерации) выполняется по составляющим (вагонная, локомотивная, инфраструктурная, вокзальная) и элементам затрат в следующем порядке:

55.9.1. При определении ожидаемых расходов на текущий период (год) и прогноз расходов единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на период регулирования применяются индексы

изменения объемов работы:

- для инфраструктурной и вокзальной составляющих затрат - вагоно-км при всех видах тяги;
- для моторвагонной составляющей затрат - вагоно-км используемого вида моторвагонного подвижного состава;
- для вагонной составляющей затрат - вагоно-км при локомотивной тяге;
- для локомотивной составляющей - поездо-км (при локомотивной тяге).

55.9.2. Оценка ожидаемых специфических (прямых) производственных расходов на текущий период (год) единого хозяйствующего субъекта, ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении по соответствующему элементу затрат выполняется в следующем порядке:

55.9.2.1. Затраты на оплату труда ( $\Phi_{тек}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\Phi_{тек} = (\Phi_{отч} - \Phi_{пр, отч}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(\phi)} \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100} \right) + \Phi_{пр(тек)}, \quad (23)$$

где:

$\Phi_{отч}$  - расходы на оплату труда в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

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

$\alpha V_{(\phi)}$  - доля расходов на оплату труда, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, и далее по тексту доля расходов, зависящих от объемов работы, определяется с учетом ретроспективного анализа зависимости затрат перевозчика от объемов работы за ряд лет или экспертных оценок (при отсутствии принимается равной 1);

$\Delta ИОР_{тек}$  - прогнозное изменение объемных показателей деятельности субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в текущем периоде по сравнению с предыдущим отчетным периодом, %;

$\Phi_{пр(тек)}$  - прочие затраты на оплату труда, планируемые в текущем периоде, учитываемые в составе расходов на оплату труда в соответствии с подпунктами [подпунктами 1 - 24 статьи 255](#) главы 25 Налогового Кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 07.08.2000, N 32, ст. 3340).

55.9.2.2. Отчисления на социальные нужды ( $O_{тек}$ ) рассчитываются по формуле:

$$O_{тек} = (\Phi_{отч} - \Phi_{пр, отч}) \cdot K_c, \quad (24)$$

где:

$K_c$  - коэффициент начислений на затраты на оплату труда.

55.9.2.3. Материальные затраты (МЗ) складываются из расходов на топливо (Т), расходов на электроэнергию (Э), расходов по материалам (М) и прочих материальных затрат (П<sub>мз</sub>).

$$МЗ = Т + Э + М + П_{мз}, (25)$$

где:

Т - расходы на топливо;

Э - расходы на электроэнергию;

М - затраты на материалы;

П<sub>мз</sub> - прочие материальные затраты.

55.9.2.3.1. Расходы на топливо (Т) рассчитываются по формуле:

$$Т = Т_m + Т_{пн}, (26)$$

где:

Т<sub>м</sub> - расходы на топливо на тягу поездов;

Т<sub>пн</sub> - расходы на топливо на прочие нужды.

Расходы на топливо на тягу поездов (Т<sub>м</sub>) учитываются только в части локомотивной составляющей затрат и рассчитываются по формуле:

$$Т_m = Т_{m,отч} \times \frac{И_n}{100} \times \left(1 + \frac{\Delta ИОР_{тек}}{100}\right), (27)$$

где:

Т<sub>м,отч</sub> - расходы на топливо на тягу в отчетном периоде, предшествующем текущему;

И<sub>н</sub> - прогнозное значение индекса цен на производство нефтепродуктов, установленного в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году).

Расходы на топливо на прочие нужды (Т<sub>пн</sub>) рассчитываются по формуле:

$$Т_{пн} = Т_{пн,отч} \cdot \frac{И_n}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(m)} \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100}\right), (28)$$

где:

Т<sub>пн,отч</sub> - расходы на топливо на прочие нужды в отчетном периоде;

$\alpha V_{(m)}$  - доля расходов на топливо на прочие нужды, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

55.9.2.4. Расходы на электроэнергию (Э) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E} = \mathcal{E}_m + \mathcal{E}_{\text{пн}}, \quad (29)$$

где:

$\mathcal{E}_m$  - расходы на электроэнергию на тягу поездов;

$\mathcal{E}_{\text{пн}}$  - расходы на электроэнергию на прочие нужды.

Расходы на электроэнергию на тягу поездов ( $\mathcal{E}_m$ ) учитываются только в части инфраструктурной составляющей затрат и рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_m = \mathcal{E}_{m, \text{отч}} \cdot \frac{I_{\text{эл}}}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), \quad (30)$$

где:

$\mathcal{E}_{m, \text{отч}}$  - расходы на электроэнергию на тягу поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$I_{\text{эл}}$  - прогнозное значение индекса роста цен на электроэнергию для всех категорий потребителей, за исключением населения, выраженный в процентах, на текущий период;

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

$$\mathcal{E}_{\text{пн}} = \mathcal{E}_{\text{пн, отч}} \cdot \frac{I_{\text{эл}}}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha \nu_{(\text{эл})} \cdot \Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), \quad (31)$$

где:

$\mathcal{E}_{\text{пн, отч}}$  - расходы на электроэнергию на прочие нужды поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha \nu_{(\text{эл})}$  - доля расходов на электроэнергию на прочие нужды, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

55.9.2.5. Расходы на материалы (М) рассчитываются по формуле:

$$M = M_{\text{отч}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha \nu_{(M)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), \quad (32)$$

где:

$M_{\text{отч}}$  - расходы на материалы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

$\alpha V_{(M)}$  - доля расходов на материалы, зависящих от объемов работ субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

55.9.2.6. Прочие материальные затраты ( $\Pi_{M3}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{M3} = \Pi_{M3,отч} \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(M3)} \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100} \right), (33)$$

где:

$\Pi_{M3,отч}$  - прочие материальные затраты в отчетном периоде, предшествующем текущему;

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

$\alpha V_{(M3)}$  - доля прочих материальных затрат, зависящих от объемов работы субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

55.9.2.7. Амортизация (А) рассчитывается по формуле:

$$A = A_{отч}^{пр} * A_{тек}^{тф} / A_{отч}^{тф}, (34)$$

где:

$A_{отч}^{пр}$  - затраты на амортизацию территориального филиала ОАО "РЖД" в части услуги по перевозке пассажиров в пригородном сообщении в отчетном периоде;

$A_{тек}^{тф}$  - затраты на амортизацию территориального филиала ОАО "РЖД" в целом в отчетном периоде;

$A_{отч}^{тф}$  - затраты на амортизацию территориального филиала ОАО "РЖД" в целом в текущем периоде, определяемые по следующей формуле:

$$A_{тек}^{тф} = (\Phi_{нг} \times K_{п} + \Phi_{ввод} - \Phi_{выб}) \times N_{ам}, (35)$$

где:

$\Phi_{нг}$  - среднегодовая стоимость основных фондов на начало текущего периода;

$\Phi_{ввод}$  - среднегодовая стоимость вводимых фондов;

$\Phi_{выб}$  - среднегодовая стоимость выбывающих фондов;

$K_{п}$  - коэффициент переоценки основных фондов в текущем периоде;

$N_{ам}$  - усредненная норма амортизационных отчислений.

55.9.2.8. Прочие расходы ( $\Pi_{тек}$ ) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{тек} = (\Pi_{отч} - H_{отч} - Л_{отч}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V_{(np)} \cdot \Delta ИОР_{(тек)}}{100} \right) + H_{тек} + Л_{тек},$$

(36)

где:

$\Pi_{отч}$  - прочие расходы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$H_{отч}$  - налог на имущество в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$L_{отч}$  - сумма расходов на лизинг в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(np)}$  - доля прочих расходов, зависящих от объемов перевозок;

$H_{тек}$  - налог на имущество, прогнозируемый на текущий период;

$L_{тек}$  - расходы на лизинг, прогнозируемые на текущий период.

55.9.3. При оценке ожидаемых расходов на текущий период (год) по каждому элементу затрат осуществляются корректировки фактических данных о расходах, производимые с учетом выявленных по данным отчетности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат (увеличения/снижения удельного веса соответствующего элемента затрат) в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, внедрением инновационных технологий и внедрением новой техники и оборудования.

55.9.4. В случае значительного отклонения расходов текущего периода от ожидаемого уровня данных расходов в текущем периоде, определенного с учетом имеющихся на момент расчета экономически обоснованных затрат отчетных данных о расходах субъекта регулирования, для расчета ожидаемых на текущий период расходов, субъектом регулирования представляется дополнительное обоснование изменения расходов по конкретным составляющим затрат (элементам затрат), обусловивших данное отклонение.

55.9.5. Расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных, общехозяйственных расходов компании пригородных пассажирских перевозок производится по следующей формуле:

$$\text{ОПР}_{\text{тек}} + \text{ОХР}_{\text{тек}} = \{ \text{ОПР}_{\text{отч}} + \text{ОХР}_{\text{отч}} \pm \Delta(\text{ОПР} + \text{ОХР})_{\text{кор}} \} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100}, \quad (37)$$

где:

$\text{ОПР}_{\text{отч}}$  - величина общепроизводственных расходов за отчетный период, предшествующий текущему;

$\text{ОХР}_{\text{отч}}$  - величина общехозяйственных расходов за отчетный период, предшествующий текущему;

$\Delta(\text{ОПР} + \text{ОХР})_{\text{кор}}$  - величина корректировки общепроизводственных и общехозяйственных расходов, производимой с учетом выявленных по данным отчетности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, внедрением инновационных технологий и внедрением новой техники и оборудования;

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

При этом при определении экономически обоснованных затрат субъекта регулирования (в целом и по субъектам Российской Федерации) величина общепроизводственных и общехозяйственных расходов субъекта регулирования, относимых на вид деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" определяется регулирующим органом с учетом обосновывающих материалов субъекта регулирования и доли таких затрат в суммарных затратах в отчетном периоде.

55.10. Расчет размера экономически обоснованных затрат, проектируемых на период регулирования, производится аналогично по каждой составляющей затрат в разрезе элементов затрат, а именно по каждому элементу затрат, осуществляется по следующей формуле:

$$E_p = (E_{\text{тек}} \pm E_{\text{кор}}) \cdot I_p \cdot \left( 1 + \frac{\alpha V \cdot \Delta \text{ИОП}_p}{100} \right), (38)$$

где:

$E_{\text{тек}}$  - величина расходов субъекта регулирования по соответствующему элементу затрат, рассчитанная на текущий период;

$I_p$  - значение индекса инфляции на период регулирования, применяемого к соответствующему элементу затрат;

$\alpha V$  - доля расходов, зависящих от объемов работ (услуг) субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Указанный показатель принимается в данной Методике (по каждому элементу затрат, кроме амортизации) на основе материалов, представленных субъектом регулирования по согласованию с регулирующим органом с учетом проведенных исследований и экспертных оценок;

$E_{\text{кор}}$  - величина корректировки расходов по соответствующему элементу затрат, производимой с учетом планируемого на текущий период сокращения затрат субъекта регулирования от реализации организационно-технических мероприятий, применения ресурсосберегающих технологий, а также влияния других факторов на величину ожидаемых в текущем периоде расходов субъекта регулирования.

55.11. Размер экономически обоснованных затрат ( $E_p$ ), проектируемых на период регулирования, определяется следующим образом:

$$E_p^{\text{рег}} = \text{Ппр}_p^{\text{рег}} + (\text{ОПР} + \text{ОХР})_p^{\text{рег}} + \text{Пр}_p^{\text{рег}}, (39)$$

где:

$\text{Ппр}_p^{\text{рег}}$  - специфические (прямые производственные) расходы субъекта регулирования, рассчитанные на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (в целом и по соответствующему субъекту Российской Федерации);

$(\text{ОПР} + \text{ОХР})_p^{\text{рег}}$  - общепроизводственные и общехозяйственные расходы, рассчитанные на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (в целом и по соответствующему субъекту Российской Федерации). При этом общепроизводственные и общехозяйственные расходы на период регулирования планируются

регулирующим органом в соответствии с [подпунктом 55.9.5](#) настоящей Методики;

$Pr_p^{per}$  - прочие расходы, рассчитанные на период регулирования по виду деятельности "пассажирские перевозки в пригородном сообщении" (по соответствующему субъекту Российской Федерации).

55.12. Размер экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в соответствующем субъекте Российской Федерации ( $E_m^{per}$ ), определяется следующим образом:

$$E_m^{per} = E_p^{per} \cdot \frac{N_{per}}{N_{пер}}, \quad (40)$$

где:

$N_{per}$  - число перевезенных пассажиров, спрогнозированное на период регулирования с учетом информации о перевезенных пассажирах субъектом регулирования в отчетном или текущем периоде в соответствующем субъекте Российской Федерации по регулируемым видам перевозок;

$N_{пер}$  - число перевезенных пассажиров, спрогнозированное на период регулирования с учетом информации о перевезенных пассажирах субъектом регулирования в отчетном периоде в соответствующем субъекте Российской Федерации по всем видам оформляемым проездных документов субъектом регулирования (разовым и абонементным), во всех категориях поездов (в том числе электропоездах повышенной комфортности типа ЭД4М), по всем категориям пассажиров (взрослые платные, дети, школьники и студенты, федеральные льготники, региональные льготники, железнодорожники, военнослужащие по воинским требованиям и другие категории) в соответствующем субъекте Российской Федерации.

#### **Глава IV. Расчет ставок платы за комплексные услуги по обеспечению перевозок**

56. При определении затрат на оплату комплексных услуг по обеспечению перевозок применяется дифференциация затрат, связанных с подвижным составом по:

56.1. По праву владения и пользования подвижного состава субъекта регулирования.

56.2. Видам подвижного состава - электропоезда, электропоезд Сименс "Ласточка", дизель-поезда и автомотрисы, рельсовые автобусы, пассажирские вагоны локомотивной тяги, тепловозы, электровозы.

56.3. Обобщенным видам услуг:

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

- сервисное обслуживание подвижного состава.

Виды обслуживания и ремонтов, входящих в указанные обобщенные виды услуг, затраты по предоставлению которых подлежат возмещению, определяются на основании законодательства в сфере железнодорожного транспорта.

56.4. Филиалам ОАО "РЖД" - железным дорогам, региональным дирекциям скоростного сообщения ОАО "РЖД".

56.5. По субъектам Российской Федерации (по возможности).

57. Расчет ставок по указанным видам подвижного состава и видам услуг производится ежегодно на основании:

- данных субъектов Российской Федерации о среднегодовом объеме транспортной работы (по соответствующему измерителю работы) на текущий момент и на перспективу по каждому году жизненного цикла на максимальный нормативный срок службы подвижного состава;

- данных собственника подвижного состава о фактическом наличии подвижного состава на текущий момент и прогнозом наличия подвижного состава по каждому году жизненного цикла на максимальный нормативный срок службы подвижного состава;

- расчета прогнозируемого объема ремонтных событий (событий обслуживания) по каждому году на максимальный нормативный срок службы на основании вышеперечисленного и среднегодового количества ремонтных событий (событий обслуживания) исходя из нормативных сроков проведения обслуживания и ремонта, подтвержденного необходимыми материалами;

- расчета средней стоимости ремонтного события (события обслуживания), подтвержденного необходимыми материалами.

58. Установление ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

59. При включении амортизационных отчислений на основные средства в ставки платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, инвестиции в соответствующие основные средства осуществляются хозяйствующим субъектом, учитывающим амортизационные отчисления в своей отчетности (в том числе в составе лизинговых платежей).

60. Прогноз роста ставок платы на комплексные услуги по обеспечению перевозок у организаций в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на период регулирования по сравнению с предыдущим периодом (финансовым годом) осуществляется с учетом следующих показателей Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период:

- на услуги по предоставлению в пользование подвижного состава - индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год;

- на услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава - индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год;

- на услуги технического обслуживания и текущего и капитального ремонтов железнодорожного подвижного - индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год.

61. В случае превышения указанных темпов роста услуг, владельцем подвижного состава представляется экономическое обоснование роста ставок за оказываемые услуги в Федеральную антимонопольную службу, которая до установления тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении органами регулирования субъектов Российской Федерации определяет экономически обоснованные затраты на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, формируемые организацией, владеющей инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования, в части затрат на оказание услуг по использованию такой инфраструктуры, а также оплаты услуг по предоставлению в пользование подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижного состава, техническому обслуживанию подвижного состава, текущему и капитальному ремонтам подвижного состава, и перевозчику в целях исполнения [подпункта 49.6.6.2](#) настоящей Методики <2>.

-----

<2> Положения данного пункта на период регулирования - на 2018 год не применяются. Рост платы на комплексные услуги по обеспечению перевозок у организаций в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на период регулирования - 2018 год по сравнению с предыдущим периодом (финансовым годом) не допускается.

62. Предоставление арендодателем экономического обоснования роста стоимостных параметров на услуги по аренде, управлению, эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава, оказываемые соответствующим пригородным пассажирским компаниям (далее - комплексные услуги по обеспечению перевозок) осуществляется через:

62.1. Предоставление в ФАС России отчета о фактических затратах на комплексные услуги по обеспечению перевозок за прошедший год (в сравнении с плановыми показателями, учтенными при заключении соответствующих договоров в отношении прошедшего периода), включая следующую информацию:

- расчет фактической платы за пользование подвижным составом с выделением амортизации, налогов, других расходов и расшифровкой формирования указанных расходов (в том числе с указанием балансовой стоимости подвижного состава, году ввода в эксплуатацию, остаточного срока его службы) по пригородной пассажирской компании. Перечень подвижного состава предоставляется с указанием депо приписки;

- расчет платы за управление и эксплуатацию подвижного состава (работу локомотивных бригад) с выделением прямых, общепроизводственных, общехозяйственных и административно-управленческих расходов и расшифровкой формирования указанных расходов (в том числе с выделением численности и фонда оплаты труда в отношении прямых расходов; сметы затрат по каждому депо, распределением накладных расходов, указанием принципа такого распределения) в разрезе по пригородным пассажирским компаниям, подразделениям РЖД - филиалам (территориям, дирекциям) по каждому типу подвижного состава;

- расчет платы за текущее обслуживание подвижного состава с выделением прямых, общепроизводственных, общехозяйственных и административно-управленческих расходов и расшифровкой формирования указанных расходов (в том числе с выделением численности, фонда оплаты труда, материалов, топлива и других прямых расходов; сметы затрат по каждому депо, распределением накладных расходов, указанием принципа такого распределения) в разрезе по пригородным пассажирским компаниям, подразделениям РЖД - филиалам

(территориям, дирекциям) по каждому типу подвижного состава;

- расчет платы за текущий ремонт подвижного состава с выделением прямых, общепроизводственных, общехозяйственных и административно-управленческих расходов и расшифровкой формирования указанных расходов (в том числе с выделением численности, фонда оплаты труда, материалов, топлива и других прямых расходов; сметы затрат по каждому депо, распределением накладных расходов, указанием принципа такого распределения), пригородным пассажирским компаниям, подразделениям РЖД - филиалам (территориям, дирекциям) по каждому типу подвижного состава;

- расчет платы за капитальный ремонт подвижного состава с выделением прямых, общепроизводственных, общехозяйственных и административно-управленческих расходов и расшифровкой формирования указанных расходов (в том числе с выделением численности, фонда оплаты труда, материалов, топлива и других прямых расходов; сметы затрат по каждому депо, распределением накладных расходов, указанием принципа такого распределения), пригородным пассажирским компаниям, подразделениям РЖД - филиалам (территориям, дирекциям) по каждому типу подвижного состава и каждому виду капитального ремонта.

62.2. Предоставление в ФАС России информации о планируемых на предстоящий период затратах на комплексные услуги по обеспечению перевозок, включая информацию в аналитических разрезах, указанных в [пункте 62.1](#).

Информация предоставляется в электронном виде в формате Excel с формулами расчета и ссылками, не защищенными от просмотра, проверки и расчетов.

Приложение  
к Методике

Таблица N 1

Расчет источников финансирования капитальных вложений  
и целевых программ

N п/п	Показатель	Отчет (год)	Ожидаемый уровень в текущем периоде (год)	Прогноз на период регулирования (год)
1	2	3	4	5
1	Объем капитальных вложений - всего, в том числе по направлениям:			
1.1	Строительство и реконструкции зданий и сооружений			
1.2	Покупка подвижного состава			
1.3	Реализация Программы энергосбережения			
	/Перечислить основные направления			

	капитальных вложений/			
1.	Прочие капитальные вложения			
2	Финансирование капитальных вложений - всего, в том числе за счет:			
2.1	Неиспользованные средства на начало года			
2.2	Амортизационные отчисления на восстановление основных фондов			
2.3	Федеральный бюджет			
2.4	Бюджет субъекта Российской Федерации			
2.5	Кредитные средства			
2.6	Прибыль			
2.7	Прочие источники			

Таблица N 2

Расчет затрат на оплату труда

N	Наименование	Единица измерения	Отчет (год)	Ожидаемый уровень в текущем периоде (год)	Прогноз на период регулирования (год)
1	2	3	4	5	6
1.	Среднесписочная численность - всего, в том числе по основным категориям:	чел.			
1.1.	Руководители	чел.			
1.2.	Специалисты	чел.			
1.3.	Служащие	чел.			
1.4.	Рабочие	чел.			
1.5.	Справочно:	чел.			
	Машинист электропоезда	чел.			
	билетный кассир	чел.			
	другие	чел.			
2.	Среднемесячная заработная плата - всего,	руб.			

	в том числе по основным категориям:				
2.1.	Руководители	руб.			
2.2.	Специалисты	руб.			
2.3.	Служащие	руб.			
2.4.	Рабочие	руб.			
2.5.	Справочно:	руб.			
	Машинист электропоезда	руб.			
	билетный кассир	руб.			
	другие	руб.			
3.	Фонд оплаты труда - всего, в том числе по основным категориям:	млн. руб.			
3.1.	Руководители	млн. руб.			
3.2.	Специалисты	млн. руб.			
3.3.	Служащие	млн. руб.			
3.4.	Рабочие	млн. руб.			
3.5.	Справочно:	млн. руб.			
	Машинист электропоезда	млн. руб.			
	билетный кассир	млн. руб.			
	другие	млн. руб.			
4.	Фонд оплаты труда всего, в том числе по видам выплат:	млн. руб.			
4.1	Фонд оплаты труда по тарифным ставкам, должностным окладам	млн. руб.			
4.2	Выплаты, связанные с режимом и условиями работы	млн. руб.			
4.3	Текущее премирование	млн. руб.			

4.4	Выплаты по итогам года	млн. руб.			
4.5	Вознаграждение за выслугу лет	млн. руб.			
4.6	Прочие в выплаты	млн. руб.			
5.	Итого фонд оплаты труда	млн. руб.			

Таблица N 3.1

Информация об объемах работы субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении (заполняется по компании в целом и по каждому субъекту Российской Федерации) за предшествующий период

N п/п	Показатель	По компании			
		I-субъект Российской Федерации	...	n-субъект Российской Федерации	Итого
1	Поездо-км				
1.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
2	Тонно-км брутто				
2.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
3	Вагоно-км				
3.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
4	Вагоно-часы				
4.1.	в том числе по видам тяги				
...					

n					
5	Поездо-часы				
5.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
6	Локомотиво-часы				
7	Средняя населенность вагона, в том числе				
7.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					

Таблица N 3.2

Информация об объемах работы субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении (заполняется по компании в целом и по каждому субъекту Российской Федерации) за текущий период (по году)

N п/п	Показатель	По компании			
		I-субъект Российской Федерации	...	n-субъект Российской Федерации	Итого
1	Поездо-км				
1.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
2	Тонно-км брутто				
2.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
3	Вагоно-км				
3.1.	в том числе по видам тяги				

...					
n					
4	Вагоно-часы				
4.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
5	Поездо-часы				
5.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
6	Локомотиво-часы				
7	Средняя населенность вагона, в том числе				
7.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					

Таблица N 3.3

Информация об объемах работы субъекта регулирования в части железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении (заполняется по компании в целом и по каждому субъекту Российской Федерации), прогноз на период регулирования

N п/п	Показатель	По компании			
		I-субъект Российской Федерации	...	n-субъект Российской Федерации	Итого
1	Поездо-км				
1.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
2	Тонно-км брутто				

2.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
3	Вагоно-км				
3.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
4	Вагоно-часы				
4.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
5	Поездо-часы				
5.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					
6	Локомотиво-часы				
7	Средняя населенность вагона, в том числе				
7.1.	в том числе по видам тяги				
...					
n					

Таблица N 4

Расчет ремонтов





Таблица N 5

Расчет затрат по ремонту железнодорожного  
подвижного состава

N п/п	Виды ремонта	Отчет (год)			Ожидаемые в текущем периоде (год)			Прогноз на период регулирования (год)		
		Количе ство ремон тов	Стоим ость ед., тыс. руб.	Сумма, тыс. руб.	Количе ство ремон тов	Стоим ость ед., тыс. руб.	Сумма, тыс. руб.	Количе ство ремон тов	Стоим ость ед., тыс. руб.	Сумма, тыс. руб.
1	ТО-2									
2	ТО-3									
3	ТО-4									
4	ТО-5									
5	ТР-1									
6	ТР-2									
7	ТР-3									
8	КР-1									
9	КР-2									
10	СР									
11	Прочие (с расшифров кой)									
	Всего									

Таблица N 6

Оценка ожидаемых в текущем периоде (по году)  
и прогнозируемых на период регулирования затрат  
перевозчика на железнодорожные перевозки пассажиров  
в пригородном сообщении <\*>































































-----  
<\*> Электropоезд Сименс.

<\*> Дизельный подвижной состав.

<\*\*\*> Электropодвижной состав.

Таблица 7.1

Соответствие затрат на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении объемным показателям работы компании пригородных пассажирских перевозок

Наименование укрупненной статьи затрат	Показатель
1	2
1. Затраты, связанные с оплатой услуг сторонних организаций для выполнения железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении	
1.1. Затраты, связанные с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования	вагоно-километры <*>
1.2. Расходы по использованию арендуемых основных средств	вагоно-километры <*>
1.3. Расходы, связанные с управлением и эксплуатацией железнодорожного подвижного состава	поездо-часы
1.4. Расходы на ремонт железнодорожного подвижного состава	вагоно-километры <*>
2. Собственные затраты компании пригородных пассажирских перевозок	
2.1. Затраты, связанные с содержанием железнодорожного подвижного состава	вагоно-километры <*>
2.2. Затраты, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава	вагоно-километры <*>
2.3. Затраты, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава	вагоно-километры <*>
2.4. Затраты, связанные с продажей проездных документов (билетов)	отправленные пассажиры/пассажиро-километры <*>
2.5. Затраты, связанные с обслуживанием пассажиров на вокзалах	

2.5.1. Затраты по эксплуатации и обслуживанию АСОКУПЭ	отправленные пассажиры <*>
2.5.2. Затраты по оказанию услуг на вокзалах, связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении	отправленные пассажиры/пассажиро-километры <*>
2.6. Затраты, связанные с содержанием и обслуживанием пассажирских устройств	отправленные пассажиры

-----  
 <\*> Если не предусмотрен прямой учет затрат по субъектам Российской Федерации.

Таблица N 8

Затраты компании пригородных пассажирских перевозок с выделением затрат на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении (заполняется по компании пригородных пассажирских перевозок и по каждому субъекту Российской Федерации) <\*>





















74	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
75	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
76	1.4.15. Затраты по текущим видам ремонта дизель-поездов и автомотрис (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
77	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
78	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
79	1.4.16. Затраты по внеплановому ремонту дизель-поездов и автомотрис (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
80	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
81	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
82	1.4.17. Затраты по техническому обслуживанию рельсовых автобусов (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
83	собственные	x	x	x	x	x		x	x	

84	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
85	1.4.18. Затраты по текущим видам ремонта рельсовых автобусов (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
86	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
87	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
88	1.4.19. Затраты на внеплановый ремонт рельсовых автобусов (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
89	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
90	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
91	1.4.20. Затраты по капитальным видам ремонта электровозов, работающих в пассажирском движении (в пригородном сообщении), в том числе:									
92	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
93	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	

94	1.4.21. Затраты по капитальным видам ремонта электропоездов (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
95	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
96	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
97	1.4.22. Затраты по капитальным видам ремонта тепловозов, работающих в пассажирском движении (в пригородном сообщении), в том числе:									
98	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
99	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	
100	1.4.23. Затраты по капитальным видам ремонта дизель-поездов и автомотрис (работающих в пригородном сообщении), в том числе:									
101	собственные	x	x	x	x	x		x	x	
102	арендованные	x	x	x	x	x		x	x	





























































-----

<\*> Показатель для распределения согласно [Порядку](#) ведения раздельного учета, при наличии возможности - методом прямого отнесения затрат в целом и по соответствующим субъектам Российской Федерации.

Таблица N 10

Расчет амортизационных отчислений на восстановление  
основных фондов, в том числе по группам учета  
основных средств

N	Наименование	Отчет (год)	Ожидаемый уровень, в текущем периоде (год)		Прогноз на период регулируван ия (год)
			Переоценка основных средств	Всего	
1	2	3	4	5	6
1	Балансовая стоимость основных производственных фондов на начало периода - всего, в том числе:				
	Здания				
	Сооружения				
	Машины и оборудование				
	Транспортные средства				
	Прочие основные производственные фонды (производственный и хозяйственный инвентарь, многолетние насаждения и другие, не перечисленные выше, виды материальных основных фондов)				
	Нематериальные основные фонды				
2	Ввод основных производственных фондов - всего, в том числе;				
	Здания				
	Сооружения				
	Машины и оборудование				
	Транспортные средства				

	Прочие основные производственные фонды				
	Нематериальные основные фонды				
3	Выбытие основных производственных фондов - всего, в том числе:				
	Здания				
	Сооружения				
	Машины и оборудование				
	Транспортные средства				
	Прочие основные производственные фонды				
	Нематериальные основные фонды				
4.	Среднегодовая стоимость основных производственных фондов - всего, в том числе:				
	Здания				
	Сооружения				
	Машины и оборудование				
	Транспортные средства				
	Прочие основные производственные фонды				
	Нематериальные основные фонды				
5.	Средняя норма амортизации основных производственных фондов - всего, в том числе:				
	Здания				
	Сооружения				
	Машины и оборудование				
	Транспортные средства				
	Прочие основные производственные фонды				
	Нематериальные основные фонды				
6.	Сумма амортизационных отчислений - всего, в том числе:				

	Здания				
	Сооружения				
	Машины и оборудование				
	Транспортные средства				
	Прочие основные производственные фонды				
	Нематериальные основные фонды				
7.	Итого затрат на амортизационные отчисления				

Таблица N 11

Расчет прочих расходов (тыс. руб.)

N	Наименование	Отчет (год)	Ожидаемые в текущем периоде (год)	Прогноз на период регулирования (год)
1	2	3	4	5
1.	Расходы по содержанию переданного в аренду имущества			
2.	Расходы на услуги банков			
3.	Судебные расходы			
4.	Расходы на проведение работ по мобилизационной подготовке			
5.	Другие обоснованные расходы в соответствии с нормами законодательства Российской Федерации - всего, в том числе:			
5.1	Выплаты по коллективному договору			
5.2	Материальное поощрение работников			
5.3	Реализация, списание основных средств			
5.4	Убытки прошлых лет			
5.5	Прочие			
	Итого:			

Оценка ожидаемых затрат ОАО "РЖД" в текущем периоде (по году) и прогноз на период регулирования затрат ОАО "РЖД" на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении на период регулирования (по субъектам Российской Федерации, находящимся в зоне обслуживания территориального филиала или по субъекту Российской Федерации, находящемуся в зоне обслуживания нескольких территориальных филиалов) <\*>





































































































































































-----

<\*> При наличии возможности определяются методом прямого отнесения затрат по территориальному филиалу и по соответствующим субъектам Российской Федерации.

<\*\*\*> Устройство сигнализации, централизации и блокировки.

<\*\*\*\*> Автоматизированная система управления.

<\*\*\*\*\*> Автоматизированная система оплаты, контроля и учета проезда в электропоездах.

<\*\*\*\*\*> Дорожная техническая школа.

---