



МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**

Регистрационный № 52248

от "25" сентября 2018г.

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА**

**П Р И К А З**

08.08.2018

№ 1109/18

**Москва**

**Об утверждении методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении и фиксированных ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом**

В соответствии с пунктом 2.1 статьи 8 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 28, ст. 2884; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (ч. 1), ст. 3597; 2008, № 30 (ч. 2), ст. 3616; 2008, № 52 (ч. 1), ст. 6249; 2009, № 1, ст. 21; 2011, № 19, ст. 2716; 2011, № 30 (ч. 1), ст. 4590; 2011, № 30 (ч. 1), ст. 4596; 2011, № 45, ст. 6333; 2012, № 25, ст. 3268; 2012, № 31, ст. 4320; 2013, № 27, ст. 3477; 2014, № 49 (часть VI), ст. 6928; 2015, № 1 (часть I), ст. 56; 2015, № 29 (часть I), ст. 4356; 2015, № 29 (часть I), ст. 4373; 2016, № 15, ст. 2066; 2016, № 27 (часть I), ст. 4160; 2017, № 31



(часть I), ст. 4754; 2017, № 52 (часть I), ст. 7923), подпунктами 5.3.21.21, 5.3.21.22 Положения о Федеральной антимонопольной службе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года № 331 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 31, ст. 3259; 2006, № 45, ст. 4706; № 49 (часть II), ст. 5223; 2007, № 7, ст. 903; 2008, № 13, ст. 1316; № 44, ст. 5089; № 46, ст. 5337; 2009, № 2, ст. 248; № 3, ст. 378; № 39, ст. 4613; 2010, № 9, ст. 960; № 25, ст. 3181; № 26 ст. 3350; 2011, № 14, ст. 1935; № 18, ст. 2645; № 44, ст. 6269; 2012, № 27, ст. 3741; № 39, ст. 5283; № 52, ст. 7518; 2013, № 35, ст. 4514; № 36, ст. 4578; № 45, ст. 5822; 2014, № 35, ст. 4774; 2015, № 1(часть II), ст. 279; № 10, ст. 1543; № 37, ст. 5153; № 44, ст. 6133; № 49, ст. 6994; 2016, № 1 (часть II), ст. 239); № 28, ст. 4741, № 38, ст. 5564, № 43, ст. 6030; 2018, № 5, ст. 772; №9, ст. 1399), пунктами 9, 19 и 21 Положения о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 32, ст. 4051; 2013, № 27, ст. 3602; 2015, № 37, ст. 5153; 2017, № 2 (часть II), ст. 398, № 52 (часть I), ст. 8163)

п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить методику расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее – Методика), согласно приложению № 1 к настоящему приказу.

2. Субъектам Российской Федерации направить при первом применении Методики сумму, рассчитанную как разницу между совокупным уровнем

действующей на 2017 год платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, и расчетным уровнем такой платы на 2018 год и последующие периоды до 2025 года, в случае снижения такой платы в 2018 году относительно 2017 года, целевым образом на обновление пригородного подвижного состава (инвестиционная составляющая).

3. Утвердить фиксированные ставки платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом, в ценах 2018 года в соответствии с приложением № 2 к настоящему приказу (далее – фиксированные ставки).

5. Установить, что:

5.1. Фиксированные ставки в период 2019-2025 годы подлежат ежегодной индексации на уровне индекса потребительских цен, установленного в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации, минус 0,1 процентный пункт.

5.2. Фиксированные ставки подлежат корректировке в случае изменения порядка налогообложения в отношении подвижного состава, включая изменения порядка предоставления налоговых льгот.

5.3. Все фиксированные ставки пересматриваются в случае корректировки ставки платы за отдельные услуги, связанные с арендой подвижного состава, а также в случае изменения набора оказываемых услуг для отдельных организаций, осуществляющих деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

5.4. Фиксированные ставки, определяются на основе экономически обоснованных затрат, в части оплаты услуг по предоставлению в пользование подвижного состава собственности ОАО «РЖД», управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам.

5.5. Фиксированные ставки платы за услуги включают в себя все расходы, связанные с пробегом технических поездов, обеспечивающих объемы перевозок

пассажиров в соответствии с графиком движения.

5.6. В случае, если регулируемая организация закупает услуги по предоставлению в пользование подвижного состава, управлению и эксплуатации подвижного состава, техническому обслуживанию подвижного состава, текущему и капитальному ремонтам подвижного состава у иных организаций, экономически обоснованные затраты принимаются органом регулирования с учетом результатов конкурентных закупочных процедур.

6. Признать утратившим силу приказы ФАС России:

от 24 декабря 2015 года № 1302/15 «Об утверждении методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении» (зарегистрирован Минюстом России 12 февраля 2016 года, регистрационный № 41080);

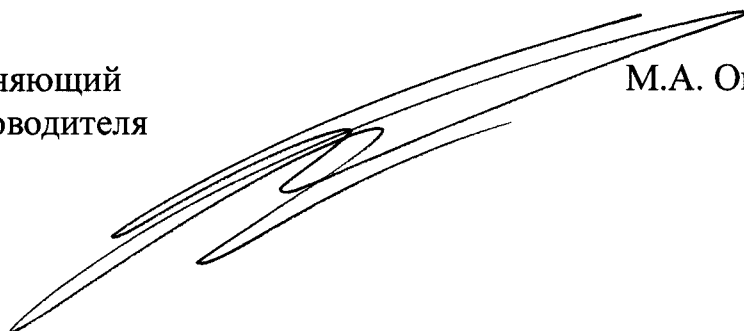
от 7 декабря 2016 года № 1722/16 «О внесении изменений в методику расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, утвержденную приказом ФАС России от 24 декабря 2015 года № 1302/15» (зарегистрирован Минюстом России 22 декабря 2016 года, регистрационный № 44861);

от 27 ноября 2017 года № 1593/17 «О внесении изменений и дополнений в методику расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, утвержденной приказом ФАС России от 24 декабря 2015 года № 1302/15» (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2017 года,

регистрационный № 49354).

7. Контроль исполнения настоящего приказа возложить на заместителя руководителя ФАС России А.В. Редько.

Временно исполняющий  
обязанности руководителя

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

М.А. Овчинников

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

**I. Общие положения**

1. Настоящая методика расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее – Методика), разработана в целях методологического обеспечения расчетов ставок платы за следующие виды услуг, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении:

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

- сервисное обслуживание подвижного состава;
- капитальный ремонт подвижного состава.

2. Настоящая Методика определяет основные положения по расчету на период регулирования, начиная с 2019 года, ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава организациями, оказывающими услуги в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее – регулируемые организации), дифференцированно по следующим видам тяги (типам подвижного состава):

- электровозная тяга;
- тепловозная тяга;
- цельнометаллические пассажирские вагоны;
- электропоезда;
- дизель-поезда и автомотрисы;
- рельсовые автобусы.

3. Настоящая Методика применяется органами регулирования субъектов Российской Федерации, ОАО «РЖД», организациями, осуществляющими деятельность в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении (далее – пригородные пассажирские организации) в целях определения экономически обоснованного уровня затрат на услуги, связанные с арендой подвижного состава собственности ОАО «РЖД», относимые на регулируемые виды деятельности, а также обеспечения условий для обновления подвижного состава и повышения качества обслуживания в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

4. Ставки платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, рассчитываются:

за пользование подвижным составом рассчитываются в целом по сети железных дорог с дифференциацией по сериям пригородного подвижного состава;

за услуги по управлению и эксплуатации подвижным составом рассчитываются в разрезе железных дорог и видов тяги (электropоезда, дизель-поезда и автомотрисы, рельсовые автобусы, электровозы, тепловозы, цельнометаллические пассажирские вагоны, а также электropоезда «Ласточка»);

за услуги по техническому обслуживанию подвижным составом рассчитываются в разрезе железных дорог и видов тяги (электropоезда, дизель-поезда и автомотрисы, рельсовые автобусы, электровозы, тепловозы, цельнометаллические пассажирские вагоны, а также электropоезда «Ласточка»);

за услуги по текущему ремонту подвижного состава рассчитываются в разрезе железных дорог, видов тяги и серий подвижного состава;

за услуги по сервисному обслуживанию подвижного состава рассчитываются в разрезе железных дорог и видов тяги (тепловозы, электровозы);

за услуги по капитальному ремонту подвижного состава рассчитываются в целом по сети железных дорог с дифференциацией по сериям подвижного состава.

4.1. При начале эксплуатации на железной дороге подвижного состава определенного вида тяги, который ранее не курсировал на полигоне данной железной дороги и по которому не установлены ставки платы для указанной железной дороги, ставки платы за услуги по управлению и эксплуатации, техническому и сервисному обслуживанию, текущему ремонту подвижного состава:

- на первый год оказания услуг применяются ставки платы для подвижного состава соответствующего вида тяги (серии), установленные для курсирующего на полигоне железной дороги, на которую передислоцирован данный подвижной состав, подвижного состава вида тяги (серии), характеризуемого аналогичными (схожими) техническими и технологическими характеристиками эксплуатации, либо, при его отсутствии,



установленные для железной дороги, с которой был передислоцирован данный подвижной состав;

- на последующие периоды применяются ставки платы за услуги по управлению и эксплуатации, техническому и сервисному обслуживанию, текущему ремонту подвижного состава, рассчитанные в соответствии с положениями настоящей Методики.

4.2. При начале эксплуатации на железной дороге подвижного состава определенного вида тяги и серии, который ранее не курсировал на сети железных дорог и по которому не установлены ставки платы, на первый год оказания услуг, а также на последующие периоды применяются ставки платы за услуги по предоставлению в пользование, управлению и эксплуатации, техническому и сервисному обслуживанию, текущему и капитальному ремонту, рассчитанные в соответствии с положениями настоящей Методики для данного подвижного состава.

5. В случае, если регулируемая организация осуществляет деятельность на территории нескольких субъектов Российской Федерации, распределение затрат на субъект Российской Федерации осуществляется с применением Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного приказом Минтранса России от 12 августа 2014 года № 225 (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 2014 года, регистрационный № 35169) (далее – Порядок ведения раздельного учета).

## **II. Формирование прогноза объемов транспортной работы и потребности в подвижном составе**

6. Основой для формирования прогноза объемов транспортной работы являются 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. № 857-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 21, ст. 2755) (далее – Контракт), и прогноз на период регулирования с учетом данных о маршрутах перевозок по субъекту Российской Федерации за предшествующий год.

7. Расчет прогноза транспортной работы осуществляется в разрезе маршрутов по каждой регулируемой организации по каждому субъекту Российской Федерации. Для расчета объемов работы используется таблица, приведенная в Приложении к настоящей Методике.

8. Указанная в пункте 7 таблица заполняется при подаче материалов в орган регулирования на:

- период регулирования (далее – плановый период, год №);
- год, предшествующий периоду регулирования (далее – текущий период, год №-1);
- год, предшествующий году принятия решения об установлении тарифа (далее – отчетный период, год №-2).

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.

При прогнозировании объемных и качественных показателей пассажирских перевозок используются следующие параметры:

- «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 определяются 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 при необходимости устанавливаются 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).

9. При определении ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, параметры пассажирооборота не учитываются. Указанные ставки не подлежат изменению по причинам, связанным с изменениями параметров пассажирооборота.

10. Не допускается отнесение на субъект Российской Федерации затрат, связанных с арендой подвижного состава поездов тех моделей, которые не курсируют по маршрутам на территории данного субъекта Российской Федерации, в том числе в отношении поездов повышенной комфортности.

11. Регулируемая организация использует подвижной состав собственности ОАО «РЖД» на правах аренды с экипажем, а также аренды подвижного состава с предоставлением услуг по управлению и эксплуатации. Условия пользования подвижным составом собственности ОАО «РЖД» с экипажем определяются в соответствии с общими положениями гражданского законодательства Российской Федерации.

### III. Расчет ставки платы за предоставление в пользование подвижного состава

12. Ставка платы за предоставление в пользование подвижного состава определяется в целом по сети железных дорог, в разрезе серий подвижного состава, находящихся в собственности или используемых на ином законном основании ОАО «РЖД» ( $P_n$ ), в соответствии со следующей формулой:

$$P_n = \frac{\frac{C_{перв.} + (C_{пост.} - C_{выб.})/2}{T_{ср.}} + Z_{ни.} + Z_{к/л.} + Z_{стр.}}{V_n}, \quad (1)$$

где:  $C_{перв.}$  - прогнозируемая на начало планового периода первоначальная стоимость подвижного состава соответствующего вида тяги;

$C_{пост.}$  - прогнозируемый на плановый период стоимостной размер поступлений подвижного состава соответствующего вида тяги;

$C_{выб.}$  - прогнозируемый на плановый период стоимостной размер выбытия подвижного состава соответствующего вида тяги;

$T_{ср.}$  - средний нормативный эксплуатационный срок службы подвижного состава соответствующего вида тяги;

$Z_{ни.}$  - затраты на плановый период, связанные с оплатой налога на имущество подвижного состава;

$Z_{к/л.}$  - затраты на плановый период, связанные с оплатой процентов по кредитным (лизинговым) платежам;

$Z_{стр.}$  - затраты на плановый период, связанные со страхованием подвижного состава.

$V_n$  - количество вагонов указанной серии (при предоставлении в пользование локомотивов количество локомотиво-час).

13. Ставка платы за предоставление в пользование моторвагонного подвижного состава и цельнометаллических пассажирских вагонов устанавливается в расчете на 1 год, вне зависимости от объема транспортной

работы. В случае, если подвижной состав эксплуатируется регулируемой организацией в течение периода, меньше 1 года, ставка рассчитывается на фактический период времени использования, но не менее, чем на 1 месяц. Ставка платы за предоставление в пользование локомотивов устанавливается в расчете на 1 локомотиво-час.

14. В случае наличия обесцененного подвижного состава допускается прогнозирование амортизационных отчислений на основании расчетных показателей, рассчитываемых на основе расчетных показателей расходов на амортизацию и налога на имущество.

#### **IV. Расчет ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава**

15. Ставка платы за управление и эксплуатацию подвижного состава собственности ОАО «РЖД» ( $P_{уиэ}^i$ ) определяется для железной дороги и вида тяги подвижного состава и рассчитывается в соответствии со следующей формулой:

$$P_{уиэ}^i = \frac{Z_{уиэ,план}^i}{V_{уиэ,план}^i}, \quad (2)$$

где:

$Z_{уиэ,план}^i$  - проектируемые на плановый период расходы, учитываемые при расчете ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги;

$V_{уиэ,план}^i$  - проектируемый на плановый период объем поездо-часовой работы подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги.

16. Расчет проектируемых на текущий период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги, осуществляется на

основе отчетных данных о расходах ОАО «РЖД» за отчетный (фактический) период с учетом ожидаемых в текущем периоде инфляционных показателей, применяемых для проектирования расходов по элементам затрат, и ожидаемых поездо-часов работы подвижного состава соответствующего вида тяги.

17. Расчет проектируемых на текущий период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава, производится по *i*-ой железной дороге ( $Z_{УиЭ,тек}^i$ ) в соответствии со следующей формулой:

$$Z_{УиЭ,тек}^i = \Phi_{тек.} + O_{тек.} + M_{тек.} + П_{тек.}, \quad (3)$$

где:

$\Phi_{тек.}$  - расходы по элементу «Затраты на оплату труда», проектируемые на текущий период;

$O_{тек.}$  - расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на текущий период;

$M_{тек.}$  - расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на текущий период;

$П_{тек.}$  - расходы по элементу «Прочие затраты», проектируемые на текущий период.

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

$$\Phi_{тек.} = \Phi_{отч.} \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot (1 + d_{\phi} \cdot ИОР_t), \quad (4)$$

где:

$\Phi_{отч.}$  - совокупные расходы по элементу «Затраты на оплату труда» за отчетный период;

$ИПЦ$  - прогнозное значение индекса инфляции (индекса потребительских цен), установленного на текущий период (год);

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

$ИОР_t$  - индекс изменения объёмов поездо-часовой работы подвижного состава в текущем году к аналогичному периоду предшествующего отчетного года, рассчитывается по следующей формуле:

$$ИОР_t = \frac{OP_t - OP_{t-1}}{OP_{t-1}}, \quad (5)$$

где:

$OP_t$  - объем работы, ожидаемый в текущем периоде, выраженный в соответствующих единицах измерения;

$OP_{t-1}$  - объем работы, выполненный в отчетном периоде, выраженный в соответствующих единицах измерения;

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

$$O_{тек.} = \frac{\Phi_{тек.}}{\Phi_{отч.}} \cdot O_{отч.} \cdot K_{кор.}, \quad (6)$$

где:

- совокупные расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды» за отчетный период;

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

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

$$M_{тек.} = M_{отч.} \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot (1 + d_m \cdot ИОР_t), \quad (7)$$

где:

$M_{отч.}$  - совокупные расходы по элементу «Материальные затраты» за отчетный период;

$ИПЦ$  - прогнозное значение индекса инфляции (индекса потребительских цен), установленного на текущий период (год);

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

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

$$\Pi_{тек.} = \Pi_{отч.} \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot (1 + d_n \cdot ИОР_t), \quad (8)$$



$P_{отч}$  - совокупные расходы по элементу «Прочие затраты» за отчетный период;

$d_n$  - доля прочих затрат, связанных с оказанием услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой работы подвижного состава в пригородном сообщении.

18. Расчет проектируемых на прогнозный период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава, осуществляется на основе прогнозных данных о расходах ОАО «РЖД» за текущий период с учетом ожидаемых в плановом периоде инфляционных показателей и ожидаемых в плановом периоде объемов поездо-часов работы подвижного состава соответствующего вида тяги.

19. Расчет проектируемых на плановый период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава, производится по  $i$ -ой железной дороге ( $Z_{УиЭ,план.}^i$ ) в соответствии со следующей формулой:

$$Z_{УиЭ,план.}^i = \Phi_{план.} + O_{план.} + M_{план.} + P_{план.}, \quad (9)$$

где:

$\Phi_{план.}$  - расходы по элементу «Затраты на оплату труда», проектируемые на плановый период;

$O_{план.}$  - расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на плановый период;

$M_{план.}$  - расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на плановый период;

$P_{план.}$  - расходы по элементу «Прочие затраты», проектируемые на плановый период.

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

$$\Phi_{\text{план.}} = \Phi_{\text{тек.}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot (1 + d_{\phi} \cdot \text{ИОР}_{(t+1)}), \quad (10)$$

где:

$\Phi_{\text{тек.}}$  - ожидаемые в текущем периоде расходы по элементу «Затраты на оплату труда», рассчитанные в соответствии с подпунктом 17.1. настоящей Методики;

$\text{ИПЦ}$  - прогнозное значение индекса инфляции (индекса потребительских цен), установленного на плановый период (год);

$\text{ИОР}_{t+1}$  - индекс изменения объёмов поездо-часовой работы подвижного состава в плановом периоде по отношению к ожидаемым объемам поездо-часовой работы в текущем периоде, рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{ИОР}_{t+1} = \frac{\text{ОР}_{t+1} - \text{ОР}_t}{\text{ОР}_t}, \quad (11)$$

где:

$\text{ОР}_{t+1}$  - объем работы, прогнозируемый в плановом периоде, выраженный в соответствующих единицах измерения;

$\text{ОР}_t$  - объем работы, ожидаемый в текущем периоде, выраженный в соответствующих единицах измерения.

19.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на плановый период ( $O_{\text{план}}$ ), рассчитываются по следующей формуле:

$$O_{\text{план}} = \frac{\Phi_{\text{план}}}{\Phi_{\text{тек}}} \cdot O_{\text{тек}} \cdot K_{\text{кор}}, \quad (12)$$

где:

$O_{\text{тек}}$  - ожидаемые в текущем периоде расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», рассчитанные в соответствии с подпунктом 17.2. настоящей Методики;

$K_{\text{кор}}$  - коэффициент корректировки расходов по элементу «Отчисления на социальные нужды».

19.3. Расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на плановый период ( $M_{\text{план}}$ ), рассчитываются по следующей формуле:

$$M_{\text{план}} = M_{\text{тек}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot (1 + d_m \cdot \text{ИОР}_{(t+1)}), \quad (13)$$

где:

$M_{\text{тек}}$  - ожидаемые в текущем периоде расходы по элементу «Материальные затраты», рассчитанные в соответствии с подпунктом 17.3. настоящей Методики;

$\text{ИПЦ}$  - прогнозное значение индекса инфляции (индекса потребительских цен), установленного на плановый период (год).

19.4. Расходы по элементу «Прочие затраты», проектируемые на плановый период ( $P_{\text{план}}$ ), рассчитываются по следующей формуле:

$$P_{\text{план.}} = P_{\text{тек.}} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot (1 + d_m \cdot \text{ИОР}_{(t+1)}), \quad (14)$$

$P_{\text{тек.}}$  - ожидаемые в текущем периоде расходы по элементу «Прочие затраты», рассчитанные в соответствии с подпунктом 17.4. настоящей Методики;

20. Ставка платы за управление и эксплуатацию подвижного состава устанавливается в расчете на 1 поезд-час (локомотиво-час), установленные на плановый период.

21. Расчёт затрат по элементам расходов, предусмотренных пунктами 16-19 настоящей Методики, осуществляется на основании расходов ОАО «РЖД», сформированных в соответствии с Порядком ведения отдельного учета, на соответствующих статьях расходов с распределением в разрезе железных дорог с учетом технических и технологических особенностей оказания услуг на полигонах работы пригородных пассажирских организаций.

#### **V. Расчет ставок платы за услуги по техническому обслуживанию подвижного состава собственности**

22. Ставка платы за услуги по техническому обслуживанию подвижного состава собственности ОАО «РЖД» ( $P_{TO}^i$ ) определяется для железной дороги и вида тяги подвижного состава и рассчитывается в соответствии со следующей формулой:

$$P_{TO}^i = \frac{Z_{TO, \text{план}}^i}{V_{TO, \text{план}}^i}, \quad (15)$$

где:

$Z_{TO,план}^i$  - проектируемые на плановый период расходы, связанные с выполнением операций по техническому обслуживанию подвижного состава по программам ТО-1, ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5а, ТО-5г, учитываемые при расчете ставок платы за услуги по техническому обслуживанию подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги;

$V_{TO,план}^i$  - проектируемый на плановый период объем вагоно-километровой работы подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги.

23. Расчет проектируемых на текущий период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по техническому обслуживанию подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги, осуществляется в соответствии с пунктами 16-17 настоящей Методики.

24. Расчет проектируемых на плановый период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по техническому обслуживанию подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги, осуществляется в соответствии с пунктами 18-19 настоящей Методики.

25. Расчёт затрат по элементам расходов, учитываемых при расчете ставки платы за услуги по техническому обслуживанию подвижного состава осуществляется на основании расходов ОАО «РЖД», сформированных в соответствии с Порядком ведения раздельного учета на соответствующих статьях расходов с распределением в разрезе железных дорог с учетом технических и технологических особенностей оказания услуг на полигонах работы пригородных пассажирских организаций.

## **VI. Расчет ставок платы за услуги по сервисному обслуживанию тягового подвижного состава собственности**

26. Ставка платы за услуги по сервисному обслуживанию подвижного состава собственности ОАО «РЖД» ( $P_{CO}^i$ ) определяется для железной дороги

и вида тяги подвижного состава и рассчитывается в соответствии со следующей формулой:

$$P_{CO}^i = \frac{Z_{CO,план}^i}{V_{CO,план}^i}, \quad (16)$$

где:

$Z_{CO,план}^i$  - проектируемые на плановый период расходы, учитываемые при расчете ставок платы за услуги по сервисному обслуживанию тягового подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги;

$V_{CO,план}^i$  - проектируемый на плановый период объем локомотиво-километровой работы тягового подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги.

27. Расчет проектируемых на текущий период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по сервисному обслуживанию тягового подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги, осуществляется в соответствии с пунктами 16-17 настоящей Методики.

28. Расчет проектируемых на плановый период расходов, учитываемых при расчете ставок платы за услуги по сервисному обслуживанию тягового подвижного состава на территории  $i$ -ой железной дороги, осуществляется в соответствии с пунктами 18-19 настоящей Методики.

## **VII. Расчет ставок платы за услуги по текущему ремонту подвижного состава собственности ОАО «РЖД»**

29. Ставка платы за услуги по текущему ремонту подвижного состава собственности ОАО «РЖД» ( $P_{ТР}^i$ ) определяется для железной дороги, вида тяги, серии подвижного состава и рассчитывается в соответствии со следующей формулой:

$$P_{ТР}^i = \frac{N_{ТР}^i \cdot C_{ТР}^i}{V_{ТР,план}^i}, \quad (17)$$

где:

$N_{TP}^i$  - среднегодовое количество ремонтных событий выполнения текущего ремонта подвижного состава, осуществляющего перевозки на территории  $i$ -ой железной дороги;

$C_{TP}^i$  - стоимость выполнения текущего ремонта подвижного состава, осуществляющего перевозки на территории  $i$ -ой железной дороги (учитывающая расходы по выполнению текущего ремонта подвижного состава по программам TP-1, TP-2 и TP-3), приведенная к ценовым условиям планового периода;

$V_{TP,план}^i$  - объем вагоно-километровой работы, прогнозируемый на плановый период.

## **VIII. Расчет ставок платы за услуги по капитальному ремонту**

### **подвижного состава**

30. Ставка платы за услуги по капитальному ремонту подвижного состава ( $П_{KP}$ ) определяется для вида тяги и серии подвижного состава и рассчитывается в соответствии со следующей формулой:

$$П_{KP} = \frac{N_{KP} \cdot C_{KP}}{V_{KP,план}}, \quad (18)$$

где:

$N_{KP}$  - среднегодовое количество ремонтных событий выполнения капитального ремонта подвижного состава соответствующего вида тяги и серии;

$C_{KP}$  - стоимость выполнения капитального ремонта подвижного состава, (учитывающая расходы по выполнению капитального ремонта подвижного состава по программам KP-1, KP-2, CP, расходы по выполнению технического обслуживания подвижного состава по программе 5б, 5в, а также расходы по передислокации подвижного состава в (из) ремонта), приведенная к ценовым условиям планового периода;

$V_{KP,план}$  - объем вагоно-километровой работы, детализированный для каждого вида тяги и серии подвижного состава и прогнозируемый на плановый период.



