

повышенной комфортности типа ЭДАМ), по всем категориям пассажиров (взрослые платные, дети, школьники и студенты, федеральные льготники, региональные льготники, железнодорожники, военнослужащие по воинским требованиям и другие категории) в соответствии с субъекту Российской Федерации.

23. Затраты ОАО «РЖД» на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в субъекту Российской Федерации на период регулирования.

23.1. Для расчета экономических обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок в пригородном сообщении на период регулирования в целях и по субъектам Российской Федерации, находящихся в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, используются отчетные данные компании о затратах по всем видам деятельности с выделением затрат на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в субъекту Российской Федерации на период регулирования.

23.2. В случае, если компания пригородных пассажирских перевозок осуществляет железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в пределах одного субъекта Российской Федерации принимаются равными затратами компании пригородных пассажирских перевозок, связанным с организацией железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

23.3. В случае, если компания пригородных пассажирских перевозок осуществляет железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в нескольких субъектах Российской Федерации, то затраты компании пригородных пассажирских перевозок по видам деятельности, которые относятся к зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, относятся к соответствующий субъекту Российской Федерации по старым затратам и элементам затрат с применением показателя, приведенных в приложении 6 к настоящему методике.

23.4. В целях определения затрат компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в т. Москве и Московской области, г. Санкт-Петербург и Ленинградской области, в пригородных пассажирских перевозках на такие перевозки за отчетный период определяются суммарированным затрат по указанным субъектам Российской Федерации (соответственно городу и области), определенными в соответствии с пунктом 22 и подпунктом 23.2 пункта 23 настоящей Методики. Результаты полученных расчетов приводятся согласно приложению 7 к настоящей Методике.

23.5. Оценка ожидаемых расходов в текущем периоде (по году) и прогноз расходов компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении, а также по соответствующим субъектам Российской Федерации, которые находятся в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, сформированы по группам статей затрат (укрупненным статьям) и по элементам затрат, с выделением общепроизводственных и общеэксплуатационных расходов, в соответствии с пунктом 22 и подпунктом 23.2 пункта 23 настоящей Методики.

23.6. Оценка ожидаемых расходов в текущем периоде (по году) и прогноз расходов компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении в субъектам Российской Федерации, которые расположены в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, выполняется по группам статей затрат (укрупненным статьям) и элементам затрат, с выделением общепроизводственных и общеэксплуатационных расходов, в соответствии с пунктами 22 и 23 настоящей Методики. Расчет выполняется согласно приложению 10 к настоящей Методике. Комментарии о выполненных расчетах приводятся в свободной аналитической справке об изменении показателей финансово-экономической деятельности компании пригородных пассажирских перевозок.

23.7. Оценка ожидаемых затрат на текущий период (год) и прогнозные на период регулирования индексы изменения объема работы компании пригородных пассажирских перевозок по субъектам Российской Федерации, которые расположены в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок определяются аналитико подпункту 22.8 пункта 22 настоящей Методики с использованием данных об объемах работы компании пригородных пассажирских перевозок за отчетный, текущий период (полгода и ожидаемые по году) и прогноз на период регулирования, предоставляемые компанией согласно приложению 8 к настоящей Методике.

23.8. Ожидаемые на текущий период (год) и прогнозные на период регулирования индексы изменения отработанных пассажирских человекокилометров определяются с учетом прогнозной динамики дальности поездки пассажира и прогноза пассажирооборота. При этом, темпы изменения пассажирооборота в пригородном сообщении определяются на базе прогнозной динамики вагоно-километровой работы с корректировкой на населенность вагонов. Населенность вагонов отражена в расчетах по согласованию с регулирующим органом. Если населенность вагонов компании пригородных пассажирских перевозок на ожидаемый период (год) или на период регулирования оказывается ниже, чем в отчетном периоде, с учетом изменения пассажирооборота производятся корректировки регулирующим органом с учетом стимулирующего прироста объема работы субъектов регулирования, в том числе за счет снижения количества безбилетных пассажиров.

23.9. При необходимости регулирующий орган самостоятельно проверяет наличие объема работы, предоставленной субъектом регулирования, в том числе с применением маркетинговых исследований или экспертных оценок.

23.10. Оценка ожидаемых затрат на текущий период (год) и прогноз затрат компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении 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.

23.11. Оценка ожидаемых собственных затрат в части специфических (прямых) производственных расходов на текущий период (год) и прогноза таких затрат выполняется по укрупненным статьям затрат (кроме амортизации), по которым предусмотрены изменения в подпункте 22.9.2 пункта 22 настоящей Методики с учетом того, что по эксплуатационной подвижной состав в части элемента «материальные затраты» не учитываются расходы на электроэнергию на тягу поездов.

23.12. Амортизация рассчитывается по объектам основных средств, находящихся на балансе компании пригородных пассажирских перевозок с учетом стоимости основных средств, сроков их полезного использования и норм амортизации. При этом при согласовании экономических обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении компанией пригородных пассажирских перевозок предоставляется информация согласно приложениям 13, 14, 17 и 18 к настоящей Методике.

23.13. Оценка ожидаемых затрат, связанных с оплатой услуг сторонних организаций за выполнение железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, на текущий период (год).

23.14. Затраты, связанные с оплатой услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении определяются по тарифам, сборам и платам, установленным федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий с учетом изменения объемов работы по использованию услуг инфраструктуры, прогнозируемых на текущий период (год), по сравнению с объемами услуг инфраструктуры предшествующего периода.

23.15. Расходы по использованию арендуемых основных средств (локомотивно-подвижной состав, вагонный мотор-вагонный подвижной состав, локомотивы без локомотивной бригады, вагоны локомотивной тяги, автоматизированные системы оплаты, контроля и учета проезда в железнодорожных пригородных сообщениях — даные АСОРУ-ТЭ) определяются с учетом ставок арендных платежей, ожидаемых в текущем периоде объемов арендуемых основных средств (объемов работ) и ожидаемого на текущий период изменения арендных ставок, принятых регулирующим органом.

23.16. В случае превышения темпов роста арендных ставок, учитываемой при планировании на текущий период (год) расходов на аренду, над темипами роста инфляции (индексом цен производителей промышленной продукции, без продукции топливно-энергетического комплекса) компаний пригородных пассажирских перевозок представляется экономическое обоснование изменения арендных ставок, а в том числе калькуляция и обоснование изменения соответствующих расходов арендодателя и объемов основных средств, предоставляемых в аренду.

23.17. Компаний пригородных пассажирских перевозок также представляется обоснование необходимости увеличения парка подвижного состава с учетом прогнозируемой динамики изменения объемных показателей работы (вагоно-километровой и поезд-километровой работы) в пригородном сообщении и степени износа существующего парка. Расходы на приобретение подвижного состава в составе экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок в случае, если расходы по соответствующей статье затрат не включены в состав затрат, связанных с оплатой услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

23.18. Расходы, связанные с оплатой услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава определяются на текущий период с учетом планируемого в текущем периоде времени работы локомотивных бригад и ставок платы за единицу объемов работы, принятых регулирующим органом.

23.19. В случае превышения темпов роста ставок за управление и эксплуатацию подвижного состава над темипами роста цен производителей промышленной продукции, компаний пригородных пассажирских перевозок представляется обоснование роста изменения ставок с калькуляцией состава, вложенной в текущем периоде объемах работ (вагоно-километровой) и ожидаемого на текущий период изменения ставок ремонта, принятых регулирующим органом.

23.20. В случае превышения темпов роста ставок ремонта единицы железнодорожного подвижного состава, принятых регулирующим органом, и планируемого количества ремонтов в зависимости межремонтного пробега железнодорожного подвижного состава.

23.21. В случае превышения темпов роста ставок ремонта на единицу работы над темипами роста цен производителей промышленной продукции, субъектов регулирования представляется обоснование роста ставок ремонта в калькуляции соответствующих расходов сторонней организации, осуществляющей ремонтные работы в рамках договора.

23.22. Величина экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок по ремонту подвижного состава (по составным и арендным вагонам отдельно) определяется согласно приложениям 15, 16 к настоящей Методике.

23.23. Формирование величин 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 компаний пригородных пассажирских перевозок или планируемых заключенных договоров.

23.24. 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.

23.25. В случае превышения темпов роста удельных затрат над темипами роста цен производителей промышленной продукции (без продукции топливно-энергетического комплекса), компаний пригородных пассажирских перевозок представляется дополнительное обоснование роста удельных затрат с калькуляцией соответствующих расходов сторонней организации.

23.26. Расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных и общеэксплуатационных расходов компании пригородных пассажирских перевозок производится в порядке, приведенном в подпункте 22.5.5 пункта 22 настоящей Методики.

23.27. При этом при определении экономических обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок величина общепроизводственных и общеэксплуатационных расходов определяется регулирующим органом на основе обосновывающих материалов компании пригородных пассажирских перевозок с учетом доли таких затрат в сумме специфических (прямых) производственных расходов, связанных с перевозкой пассажиров, и расходов компаний пригородных пассажирских перевозок, связанных с оплатой услуг сторонних организаций за выполнение железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении за предыдущий период.

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

23.29. Оценка ожидаемых в текущем периоде расходов производится на основе анализа соответствующих обосновывающих документов, предоставляемых субъектом регулирования, с учетом целевых направлений использования кредитных ресурсов, источников валютных поступлений, прогноза изменения платы, взаимной кредитным организациям за расчетно-налоговое обслуживание и оказания денежных средств, а также иных факторов, влияющих на динамику изменения прочих расходов компании пригородных пассажирских перевозок.

23.30. Общие ожидаемые в текущем периоде затраты компании пригородных пассажирских перевозок 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 23.1 — 23.7.4 пункта 23 настоящей Методики.

23.31. Аналогичным порядком с учетом подпункта 22.10 пункта 22 настоящей методикой определяются затраты компании пригородных пассажирских перевозок на период регулирования.

23.32. При определении экономически обоснованных расходов компании пригородных пассажирских перевозок расходы компании в целом и по субъектам Российской Федерации, которые находятся в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, определяются на величину планируемых в соответствующий период доходов компании, полученных за выполнение работ и услуг за владельца инфраструктуры в соответствующем субъекту Российской Федерации.

23.33. Размер экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок, учитываемых при формировании тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации, которые находятся в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, определяется в соответствии с подпунктом 22.12 пункта 22 настоящей Методики.

23.34. Результаты расчета экономических обоснованных затрат на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации определяются для ОАО «РЖД» согласно приложению 3 к настоящей Методике, для компаний пригородных пассажирских перевозок — согласно приложению 11 к настоящей Методике.

**Приложение 1**  
**Затраты ОАО «РЖД» на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении по территориальному филиалу и по соответствующему субъекту Российской Федерации**

Table with 12 columns: № п/п, Наименование, Затраты на оплату труда, Затраты на содержание материальных средств, Материальные затраты, Прочие затраты, Всего, Показатель. Rows 1-15 describe various operational and maintenance costs for passenger transport.

Table with 2 columns: № п/п, Наименование, Показатель. Rows 16-31 describe costs for passenger transport in non-rail vehicles (automobiles, minibuses, etc.) and other services.

Table with 2 columns: № п/п, Наименование, Показатель. Rows 32-49 describe costs for passenger transport in rail vehicles (passenger cars, high-speed rail, etc.) and other services.

*Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2004 № 871 «Об утверждении отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в виде деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, № 1 (часть II), ст. 116).*