Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России)

от 30 августа 2013 г. № 166-т/1 г. Москва
Зарегистрирован в Минюсте РФ 14 ноября 2013 г.
Регистрационный № 30374

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

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

1. Утвердить Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках согласно приложению.

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

3. Настоящий приказ вступает в силу в установленном порядке.

Руководитель Федеральной службы по тарифам С. Новиков

Приложение

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

I. Общие положения

1. Настоящие Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках (далее — Методические указания) разработаны в соответствии с Федеральными законами от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 34, ст. 3426; 2001, № 33 (часть 1), ст. 3429; 2002, № 1 (часть 1), ст. 2; 2003, № 2, ст. 168; № 13, ст. 1181; 2004, № 27, ст. 2711; 2006, № 1, ст. 10; № 19, ст. 2063; 2007, № 1 (часть 1), ст. 21; № 43, ст. 5084; № 46, ст. 5557; 2008, № 52 (часть 1), ст. 6236; 2011, № 29, ст. 4281; № 30 (часть 1), ст. 4590, ст. 4596; № 50, ст. 7343; 2012, № 26, ст. 3446; № 31, ст. 4321; № 53 (часть 1), ст. 7616), от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; № 28, ст. 2884; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (часть 1), ст. 3597; № 30 (часть 2), ст. 3616; № 52 (часть 1), ст. 6249; 2009, № 1, ст. 21; 2011, № 19, ст. 2716, № 30 (часть 1), ст. 4590, ст. 4596; № 45, ст. 6333; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4320; 2013, № 27, ст. 3477), от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; № 28, ст. 2891; 2006, № 50, ст. 5279; 2007, № 27, ст. 3213; № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (часть 2), ст. 3616; 2011, № 30 (часть 1), ст. 4596; 2012, № 25, ст. 3268), Положением о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 32, ст. 4051; 2013, № 27, ст. 3602) (далее — постановление Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643).

2. Методические указания предназначены для использования Федеральной службой по тарифам (далее — регулирующий орган), субъектами естественных монополий в сфере грузовых железнодорожных перевозок, выполняющими (оказывающими) работы (услуги), включенные в перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее — субъекты регулирования), тарифы, сборы и платы в отношении которых регулируются государством, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643, при определении экономически обоснованного уровня тарифов, сборов и плат на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при грузовых перевозках (далее — грузовые перевозки) на долгосрочный период регулирования методом доходности инвестированного капитала.

3. Настоящие Методические указания определяют основные положения по расчету:

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

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

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

— необходимой валовой выручки, формируемой на долгосрочный период регулирования исходя из объема экономически обоснованных затрат, возврата капитала и нормативной прибыли в части грузовых железнодорожных перевозок, прочих доходов и расходов, а также величин ее корректировки, при необходимости осуществляемой в течение долгосрочного периода регулирования, с учетом уточненных параметров ее расчета (инфляционные показатели, объемы работ, неподконтрольные субъекту регулирования расходы, размер которых определяется условиями договоров со сторонними организациями на выполнение работ, необходимых для оказания регулируемых услуг и нормами законодательства Российской Федерации) и результатов исполнения инвестиционных программ, в том числе в части их соответствия целевым показателям, на основании которых производился расчет необходимой валовой выручки на долгосрочный период регулирования;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Указанный расчет производится в текущем финансовом году t, предшествующем первому году долгосрочного периода регулирования t+1 на базе отчетных данных о расходах за финансовый год t-1, предшествующий текущему году, по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок», сформированных в соответствии с приказом Минтранса России от 31.12.2010 № 311 «Об утверждении порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (зарегистрирован Минюстом России 12 апреля 2011 года, регистрационный № 20470), с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 26.12.2011 № 330 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2011 года, регистрационный № 22834). Расчет осуществляется путем поэлементного проектирования затрат на каждый финансовый год долгосрочного периода регулирования с учетом ежегодной экономии подконтрольных субъекту регулирования расходов в размере от 1 до 2%.

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

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

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

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

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

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

Расчет нормативной прибыли методом доходности инвестированного капитала осуществляется при наличии согласованной и утвержденной в установленном порядке инвестиционной программы субъекта регулирования с указанием направлений использования инвестиционных ресурсов и источников финансирования инвестиций, формируемой с учетом сроков действия долгосрочного периода регулирования (на период продолжительностью не менее 5 лет), а также при наличии раздельного учета базового и инвестированного капитала субъекта регулирования ведется отдельно от бухгалтерского и налогового учета.

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

— для базового капитала — 15 лет;

— для инвестированного капитала — 40 лет.

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

9. Доходная база, учитываемая при определении индексов изменения тарифов формируется исходя из условия тарификации грузовых железнодорожных перевозок по всей номенклатуре перевозимых грузов на уровне базовых величин тарифов, установленных регулирующим органом, без учета изменения доходов, связанных с реализацией субъектом регулирования права по изменению уровня тарифов в установленных ценовых пределах (за исключением изменения доходов от реализации тарифных решений в рамках установленных ценовых пределов, принятых в целях выполнения общегосударственных задач по поддержке российской транспортной системы и отдельных отраслей экономики).

При формировании доходной базы субъекта регулирования не учитываются финансовые результаты (дополнительные доходы и потери), связанные с изменением субъектом регулирования тарифов в пределах установленного ценового коридора, в связи с чем индексы изменения тарифов определяются без учета финансовых рисков от реализации данных тарифных решений.

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

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

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

— ставкам тарифов, сборов и платы, определяемым по правилам разделов 2 и 4 части I Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 года № 47-т/5 (зарегистрировано Минюстом России 9 июля 2003 года, регистрационный № 4882), с изменениями и дополнениями, внесенными постановлением ФЭК России от 21 октября 2003 года № 85-т/1 (зарегистрировано Минюстом России 31 декабря 2003 года, регистрационный № 5374); приказами ФСТ России от 14 сентября 2004 года № 71-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 20 октября 2004 года, регистрационный № 6075); от 26 октября 2004 года № 140-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 2 декабря 2004 года, регистрационный № 6163); от 26 октября 2004 года № 141-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 7 декабря 2004 года, регистрационный № 6174); от 16 декабря 2004 года № 295-т/4 (зарегистрирован Минюстом России 17 декабря 2004 года, регистрационный № 6202); от 29 декабря 2004 года № 422-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 18 января 2005 года, регистрационный № 6273); от 17 мая 2005 года № 204-т/5 (зарегистрирован Минюстом России 6 июня 2005 года, регистрационный № 6685); от 13 декабря 2005 года № 617-т/5 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2005 года, регистрационный № 7287); от 18 апреля 2006 года № 79-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 18 мая 2006 года, регистрационный № 7851); от 25 апреля 2006 года № 83-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2006 года, регистрационный № 7858); от 25 апреля 2006 года № 84-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 19 мая 2006 года, регистрационный № 7867); от 19 июня 2006 года № 129-т/2 (зарегистрирован Минюстом России 17 июля 2006 года, регистрационный № 8080); от 19 июня 2006 года № 133-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2006 года, регистрационный № 7936); от 9 декабря 2006 года № 355-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 18 декабря 2006 года, регистрационный № 8627); от 4 декабря 2007 года № 410-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2007 года, регистрационный № 10721); от 25 апреля 2008 года № 83-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 6 мая 2008 года, регистрационный № 11627); от 24 декабря 2008 года № 462-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 29 декабря 2008 года, регистрационный № 13028); от 30 декабря 2008 года № 474-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2008 года, регистрационный № 13053); от 14 августа 2009 года № 188-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2009 года, регистрационный № 15080); от 24 декабря 2009 года № 497-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 13 января 2010 года, регистрационный № 15954); от 27 февраля 2010 года № 28-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 24 марта 2010 года, регистрационный № 16710); от 7 декабря 2010 года № 388-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 16 декабря 2010 года, регистрационный № 19203); от 20 мая 2011 года № 104-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2011 года, регистрационный № 21205); от 29 июля 2011 года № 182-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 3 октября 2011 года, регистрационный № 21961); от 6 декабря 2011 года № 318-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2011 года, регистрационный № 22607); от 4 мая 2012 года № 78-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 4 июля 2012 года, регистрационный № 24789); от 27 ноября 2012 года № 303-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 10 декабря 2012 года, регистрационный № 26052); от 18 декабря 2012 года № 396-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 29 декабря 2012 года, регистрационный № 26459); от 9 апреля 2013 года № 61-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 18 апреля 2013 года, регистрационный № 28176); от 5 июня 2013 года № 105-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 15 июля 2013 года, регистрационный № 29069), от 17 июля 2013 года № 140-т/6 (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2013 года, регистрационный № 29393);

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

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

— ставкам тарифов, сборов и платы, определяемым в соответствии с приложением к приказу ФСТ России от 23 октября 2007 г. № 263-т/1 «Об утверждении тарифов, сборов и платы за услуги, связанные с перевозкой грузов и предоставлением услуг инфраструктуры, выполняемые ОАО «АК «Железные дороги Якутии», и правил их применения (Тарифное руководство)» (зарегистрирован Минюстом России 7 декабря 2007 года, регистрационный № 10657), с изменениями и дополнениями, внесенными приказом ФСТ России от 6 декабря 2011 года, № 322-т/7 (зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2011 года, регистрационный № 22612).

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

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

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

15. Расчет экономически обоснованных затрат основывается на:

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

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

— прогнозируемом на текущий год и на каждый год долгосрочного периода регулирования изменении объемов работы (грузооборота, вагонооборота);

— долях затрат, зависящих и не зависящих от объемов работы, по каждому элементу затрат (кроме амортизации);

— данных отраслевой и межотраслевой статистической отчетности за предыдущие периоды;

— прогнозных показателях финансового плана и инвестиционной программы субъекта регулирования на соответствующий период.

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

17. Расчет затрат на текущий период регулирования и на каждый последующий год долгосрочного периода регулирования осуществляется по элементам затрат с учетом соответствующих каждому элементу затрат долей расходов, зависящих и независящих от объема перевозок. Указанные доли зависящих и независящих расходов принимаются к расчету затрат с учетом данных, представленных в приложении 2 к настоящим Методическим указаниям.

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

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

где:

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

$ОР_t$ — объем работы (грузооборот, вагонооборот) субъекта регулирования, ожидаемый в текущем финансовом году;

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

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

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

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

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

$$Ф_{t+1} = (Ф_t - Ф_{пр,t}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot (1 + Д_Ф \cdot ИОР_{t+1}) + Ф_{пр,t+1} - Е_Ф \pm \Delta Ф_{t+1} \quad (2)$$

где:

$Ф_t$ — расходы на оплату труда, ожидаемые в текущем финансовом году;

$Ф_{пр,t}$ — прочие затраты на оплату труда, ожидаемые в текущем финансовом году;

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

$Д_Ф$ — доля расходов на оплату труда, зависящих от объемов работ субъекта регулирования при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок;

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

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

$Е_Ф$ — планируемая на финансовый год t + 1 экономия расходов на оплату труда с учетом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала субъекта регулирования;

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

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

$$О_{t+1} = (Ф_{t+1} - Ф_{пр,t+1}) \times К_с \pm \Delta О_{t+1}, \quad (3)$$

где:

$К_с$ — тариф страховых взносов, установленный в соответствии с законодательством Российской Федерации о страховых взносах;

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

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

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

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

где:

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

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

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

$$Т_{т,t+1} = Т_{т,t} \times \frac{И_н}{100} \times (1 + ИОР_{t+1}) - Е_т \quad (5)$$

где:

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

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

$Е_т$ — планируемая на финансовый год t+1 экономия расходов на топливо на тягу поездов за счет применения ресурсосберегающих технологий.

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

$$Т_{пн,t+1} = Т_{пн,t} \times \frac{И_н}{100} \times (1 + Д_т \cdot ИОР_{t+1}) - Е_{пн} \quad (6)$$

где:

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

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

$Е_{пн}$ — планируемая на финансовый год t+1 экономия расходов на топливо на прочие нужды за счет применения ресурсосберегающих технологий.

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

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

$$Э_{t+1} = Э_{т,t+1} + Э_{пн,t+1} \quad (7)$$

где:

$Э_{т,t+1}$ — расходы на электроэнергию на тягу поездов, планируемые на финансовый год t + 1;

$Э_{пн,t+1}$ — расходы на электроэнергию на прочие нужды, планируемые на финансовый год t + 1.

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

$$Э_{т,t+1} = Э_{т,t} \times \frac{И_{эл}}{100} \times (1 + ИОР_{t+1}) - Е_{эт} \quad (8)$$

где:

$Э_{т,t}$ — ожидаемые в текущем финансовом году расходы на электроэнергию на тягу поездов;

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

$Е_{эт}$ — планируемая на финансовый год t + 1 экономия расходов на электроэнергию на тягу поездов за счет применения ресурсосберегающих технологий.

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

$$Э_{пн,t+1} = Э_{пн,t} \times \frac{И_{эл}}{100} \times (1 + Д_{эл} \cdot ИОР_{t+1}) - Е_{элпн} \quad (9)$$

где:

$Э_{пн,t}$ — ожидаемые в текущем финансовом году расходы на электроэнергию на прочие нужды поездов;

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

$Е_{элпн}$ — планируемая на финансовый год t + 1 экономия расходов на электроэнергию на прочие нужды за счет применения ресурсосберегающих технологий.

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

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

$$М_{t+1} = М_t \times \frac{ИПЦ_{без\ ТЭК}}{100} \times (1 + Д_М \cdot ИОР_{t+1}) - Е_М \quad (10)$$

где:

$М_t$ — ожидаемые в текущем финансовом году расходы на материалы;

$ИЦП_{(без\ ТЭК)}$ — прогнозное значение индекса цен производителей промышленной продукции без продукции топливо — энергетического комплекса, установленного в процентах, на финансовый год t + 1;

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

$Е_м$ — планируемая на финансовый год t + 1 экономия расходов на материалы за счет применения ресурсосберегающих технологий.

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

$$П_{мз,t+1} = (П_{мз,t} - Р_{подр,t}) \times \frac{ИПЦ}{100} \times (1 + Д_{пмз} \cdot ИОР_{t+1})] + Р_{подр,t+1} - Е_{пмз} \quad (11)$$

где:

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

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

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

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

$Р_{подр,t+1}$ — размер расходов на ремонт железнодорожного подвижного состава подрядным способом, планируемый на финансовый год t + 1 с учетом программы плановых видов ремонта и ставок платы за ремонт на единицу работы;

$Е_{пмз}$ — планируемая на финансовый год t + 1 экономия прочих материальных затрат.

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

$$П_{t+1} = (П_t - Н_t - А_t - Л_t) \times \frac{ИПЦ}{100} \times (1 + Д_{пр} \cdot ИОР_{t+1}) + (Н_{t+1} + Л_{t+1} + А_{t+1}) - Е_п \pm \Delta П_{t+1} \quad (12)$$

где:

$П_t$ — ожидаемый в текущем финансовом году размер прочих расходов;

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

$А_t$ — ожидаемая в текущем финансовом году сумма расходов на аренду;

$Л_t$ — ожидаемая в текущем финансовом году сумма расходов на лизинг;

$Д_{пр}$ — доля прочих расходов, зависящих от объемов перевозок;

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

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

$Л_{t+1}$ — расходы на лизинг, прогнозируемые на финансовый год t + 1 на основании условий заключенных субъектом регулирования или планируемых к заключению договоров;

$Е_п$ — планируемая на финансовый год t + 1 экономия прочих расходов;

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

20. На основе результатов расчета операционных расходов по каждому элементу затрат на финансовый год t + 1 в соответствии с пунктом 19 Методических указаний определяется совокупный размер экономически обоснованных расходов по операционной деятельности субъекта регулирования в части оказания услуг по перевозке грузов и услуг по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках ($Р^{груз}_{t+1}$), рассчитываемый по следующей формуле:

$$Р^{груз}_{t+1} = Ф_{t+1} + О_{t+1} + Т_{t+1} + Э_{t+1} + М_{t+1} + П_{мз,t+1} + П_{t+1} \quad (13)$$

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

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

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

Расчет чистой прибыли осуществляется в соответствии со следующей формулой:

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

где:

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

$r_{БК}$ — норма рентабельности на капитал, определяемая для базового капитала;

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

$r_{ИК}$ — норма рентабельности на капитал, определяемая для инвестированного капитала;

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

$r_{обл}$ — средняя купонная ставка доходности по облигациям.

23. Размер базового капитала определяется в следующем порядке:

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

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

23.2. На первый год периода действия базового капитала величина базового капитала ($БК_{t+1}$) определяется путем суммирования стоимости основных средств и нематериальных активов (сумма строк 11100 и 11300 Бухгалтерского баланса с учетом пояснений к нему в соответствии с формами, утвержденными приказом Министерства финансов Российской Федерации от 02.07.2010 № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» (зарегистрирован Минюстом Российской Федерации 2 августа 2010 года, регистрационный № 18023) с изменениями, внесенными приказами Министерства финансов Российской Федерации от 05.10.2011 № 124н (зарегистрирован Минюстом России 13 декабря 2011 года, регистрационный № 22599), от 17.08.2012 № 113н (зарегистрирован Минюстом России 4 октября 2012 года, регистрационный № 25592), от 04.12.2012 № 154н (зарегистрирован Минюстом России 29 декабря 2012 года, регистрационный № 26501), прогнозируемой на конец года, предшествующего началу периода действия базового капитала (за исключением основных средств и нематериальных активов, созданных за счет выпуска облигаций), без учета результатов переоценки данных активов, за вычетом планируемого возврата капитала по данным активам.

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

$$БК_{t+1} = (ОС + НА)_t \cdot (1 - d^{БК}_{обл}) - ВБК_{t+1}/2, \quad (15)$$

где:

$(ОС + НА)_t$ — суммарная стоимость основных средств и нематериальных активов субъекта регулирования, прогнозируемая на конец года t;

$d^{БК}_{обл}$ — доля бюджетного финансирования в структуре базового капитала, осуществляемого за счет размещения облигаций;

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

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

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

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

$$БК^{груз}_{t+1} = БК_{t+1} \cdot \frac{A^{груз}_{t-1}}{A^{сов}_{t-1}}, \quad (16)$$

где:

$A^{груз}_{t-1}$ — размер амортизационных отчислений, относимых на грузовые перевозки в соответствии с данными раздельного учета доходов и расходов за последний отчетный год, предшествующий началу периода действия базового капитала;

$A^{сов}_{t-1}$ — общий размер амортизационных отчислений субъекта регулирования за последний отчетный год, предшествующий началу периода действия базового капитала.

Размер базового капитала, отнесенного на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования ($БК^{груз}_{t+1}$), на (t + n)-й год периода регулирования определяется по следующей формуле:

$$БК^{груз}_{t+n} = БК_{t+n} \cdot \frac{A^{груз}_{t-1}}{A^{сов}_{t-1}} \quad (17)$$

24. Размер инвестированного капитала определяется в следующем порядке:

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

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

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

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

где:

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

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

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

$ЧОК_{t+1}$ — чистый оборотный капитал, определяемый как разность между среднегодовой стоимостью оборотных активов (строка 12000 Бухгалтерского баланса) и величиной краткосрочных обязательств (строка 15000 Бухгалтерского баланса) субъекта регулирования без учета заемных средств, доходов будущих периодов и оценочных обязательств (строки 15100, 15300 и 15400 Бухгалтерского баланса соответственно) исходя из прогноза указанных показателей бухгалтерского баланса на год t + 1.

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

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

где:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

где:

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

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

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

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

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

где:

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

$\sum_{j=1}^{m} Tp_{j,t+n}$ — суммарный объем привлеченных средств на конец года t+n за счет выпуска облигаций;

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

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

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

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

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

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

где:

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

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

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

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

где:

r_d — стоимость использования заемных средств;

r_e — стоимость использования собственного капитала;

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

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

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

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

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

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

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

где:

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

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

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

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

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

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

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

где:

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

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

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

r_f — безрисковая ставка, соответствующая среднему геометрическому значению эффективной ставки доходности по государственным облигациям, выраженным в рублях,