

Қазақстан Республикасы Табиғи монополияларды
реттеу агенттігі

Приказ Председателя Агентства
Республики Казахстан по
регулированию естественных
монополий от 1 апреля 2014 года
№ 67-ОД. Зарегистрирован в
Министерстве юстиции
Республики Казахстан 25 июля
2014 года № 9616. Утратил силу
приказом Министра национальной
экономики Республики Казахстан
от 22 мая 2020 года № 42
(вводится в действие по истечении
десяти календарных дней после
дня его первого официального
опубликования)

Агентство Республики Казахстан по
регулированию естественных монополий

Об утверждении недискриминационных методик уполномоченного органа, осуществляющего руководство в сферах естественных монополий

Сноска. Утратил силу приказом Министра национальной экономики РК от 22.05.2020 № 42 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 4) пункта 1 статьи 13 Закона Республики Казахстан от 9 июля 1998 года «О естественных монополиях» **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые:

1) Недискриминационную методику расчета тарифов (цен, ставок, сборов) на регулируемые услуги подъездных путей, согласно приложению 1 к настоящему приказу;



QR-код содержит данные ЭЦП должностного лица РГП на ПХВ «ИЗПИ»



QR-код содержит ссылку на
данный документ в ЭКБ НПА РК

2) Недискриминационную методику расчета инвестиционного тарифа (цены, ставки сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта, портов и аэропортов, согласно приложению 2 к настоящему приказу.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Департаменту по регулированию в сфере железнодорожного транспорта, гражданской авиации и портов Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) опубликование настоящего приказа на интернет-ресурсе Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, после официального опубликования в средствах массовой информации.

3. Департаменту административной работы Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан:

1) обеспечить в установленном законодательством порядке его официальное опубликование в официальных средствах массовой информации, с последующим представлением в Юридический департамент сведений об опубликовании;

2) довести его до сведения структурных подразделений, территориальных органов Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий;

3) в срок не превышающий десяти календарных дней направить копию в бумажном и электронном носителе для официального опубликования в Информационно-правовой системе «Әділет».

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий Дуйсебаева А.Ж.

5. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Председатель

М. Оспанов

«СОГЛАСОВАН»

Министр транспорта
и коммуникаций
Республики Казахстан

Ж. Касымбек

16 апреля 2014 год

«СОГЛАСОВАН»

Министр экономики
и бюджетного планирования
Республики Казахстан

Е. Досаев

18 июня 2014 год

Утратил силу

Приложение 1
к приказу Председателя
Агентства Республики
Казахстан по регулированию
естественных монополий
от 1 апреля 2014 года № 67-ОД

**Недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок, сборов) на
регулируемые услуги подъездных путей**

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Общие положения

1. Настоящая Недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок, сборов) на регулируемые услуги подъездных путей (далее – Методика) разработана в соответствии с законами Республики Казахстан от 9 июля 1998 года «О естественных монополиях», от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте», приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 25 апреля 2013 года № 130-ОД (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8480) «Об утверждении Особого порядка формирования затрат, применяемом при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий» (далее – Особый порядок).

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Методика разработана в целях определения расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги подъездных путей.

3. Для целей настоящей Методики применяются следующие понятия:

вагонооборот – количество вагонов, поступивших на подъездной путь и убывших с него за определенный отчетный период (сутки, декаду, месяц, год);

подача-уборка вагонов – операции по приему и сдаче вагонов на (с) подъездной путь;

накатка-выкатка вагонов (контейнеров) – операции по накату и выкату вагонов (контейнеров) с (на) железнодорожного подъездного пути на (с) паромы;

искусственные сооружения – мосты, трубы, дюкеры, сифоны, путепроводы, пешеходные мосты, тоннели, галереи, подпорные и регулиционные сооружения;

начально-конечная часть подъездных путей – часть подъездных путей, включая путевое развитие технических станций подъездных путей и грузовых пунктов, предоставляемых для производства маневровых, погрузочно-разгрузочных и других технологических операций перевозочного процесса и для стоянки подвижного состава не связанной с перевозочным процессом;

главная часть подъездных путей – часть подъездных путей, предоставляемая для проезда подвижного состава и определяющая дальность подачи-уборки;

общая часть инфраструктуры подъездных путей – часть подъездных путей субъектов, используемая как для собственных нужд, так и для оказания регулируемых услуг;

предоставление подъездного пути для стоянки подвижного состава, непредусмотренной технологическими операциями перевозочного процесса – услуга, которая предоставляется при отстое вагонов на подъездных путях, непредусмотренном технологическими операциями перевозочного процесса, то есть по заявке потребителя услуги;

уполномоченный орган – ведомство государственного органа, осуществляющего руководство в сферах естественных монополий.

Иные понятия и термины, используемые в настоящей Методике, применяются в соответствии с законодательством Республики Казахстан о естественных монополиях и о железнодорожном транспорте.

Сноска. Пункт 3 в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Расчет тарифов на услуги подъездных путей

4. При расчете тарифов на регулируемые услуги подъездных путей учитывается объем предоставляемых услуг. Объем услуг по предоставлению подъездных путей для проезда подвижного состава по путям, характеризуется количеством пропущенного по путям подвижного состава и дальностью пропуска. В объем услуги включаются объемы, как для собственного потребления, так и объемы услуг, оказываемых внешним клиентам. Объем услуги измеряется общим пробегом подвижного состава по подъездному пути в вагоно-километрах пропуска и определяется по формуле:

$$Q_1^k = \sum_{i=1}^I N_1^{ki} \cdot I_1^{ki},$$

где:

Q_1^k - объем услуг по предоставлению k-ого подъездного пути для проезда подвижного состава (вагоно-км пропуска по подъездным путям);

I - количество подачи-уборки (проездов) группы вагонов по k-му подъездному пути (или части подъездного пути основного ветвевладельца);

i - номер конкретной подачи-уборки (проездов) группы вагонов на дальность - I_1^{ki} ;

N_1^{ki} - количество подвижного состава в i - й подаче-уборке группе вагонов, проследовавший (туда и обратно) по k-му подъездному пути (или части подъездного пути основного ветвевладельца) за расчетный период (вагон);

I_1^{ki} - расстояние проезда подвижного состава в i - й подаче-уборке группы вагонов по главной части k-го пути (км).

Локомотив и другие подвижные единицы на железнодорожном ходу преобразуются в универсальные вагоны, путем деления количества осей движимой единицы на 4 (четыре).

5. Объем услуг по предоставлению подъездных путей для маневровых работ, погрузки-выгрузки и других технологических операций перевозочного

процесса характеризуется количеством подвижного состава, занимающим путь и временем его переработки. Объем услуги измеряется общим временем использования подъездного пути под технологическими операциями в вагоночасах технологических операций и определяется по формуле:

$$Q_2^k = \sum_i^I N_2^{ki} t_2^{ki},$$

где:

Q_2^k - объем услуг по предоставлению k-ого подъездного пути, для маневровых работ, погрузки-выгрузки и других технологических операций перевозочного процесса (вагоно - часы технологических операций);

N_2^{ki} - количество подвижного состава в i - й подаче-уборке группе вагонов, находившиеся под технологическими операциями на k-ом подъездном пути за расчетный период (вагон);

t_2^{ki} - среднее время пребывания одной подвижной единицы под технологическими операциями с i -й группы вагонов на k-ом подъездном пути, (час).

В случаях отсутствия данных для расчета среднего времени пребывания подвижной единицы под технологическими операциями рекомендуется оценить продолжительность технологических операций как разницу среднего времени пребывания подвижного состава на подъездных путях без учета подвижных единиц, принятых для отстоя.

6. Объем услуг по предоставлению k-го подъездного пути для стоянки подвижного состава характеризуется количеством подвижного состава, занимающим путь и временем его стоянки. Объем измеряется общим временем использования подъездного пути под подвижным составом на отстое в вагоно-часах стоянки и определяется по формуле:

$$Q_3^k = \sum_i^I N_3^{ki} \cdot t_3^{ki},$$

,

где:

Q_3^k - объем услуг по предоставлению k-ого подъездного пути для стоянки подвижного состава (вагоно-часы стоянки);

N_3^{ki} - количество подвижного состава с i -й группы вагонов, простоявших за расчетный период на k -ом подъездном пути (вагон);

t_3^{ki} - время стоянки каждого вагона с i -й группы на k -ом подъездном пути (час).

7. При расчете тарифов на регулируемые услуги за базу принимается планируемый объем услуг по предоставлению в пользование общего количества подъездных путей Субъекта, подтвержденный заключенными договорами с потребителями данных услуг.

В случае изменения объемов регулируемых услуг, за базу принимается фактический объем оказанных регулируемых услуг за четыре законченных квартала, предшествующие подаче заявки, или за предыдущий календарный год.

8. В случае снижения объемов оказанных регулируемых услуг, ветевладелец должен представить обосновывающие и подтверждающие материалы.

9. Тарифный доход по услугам k -го подъездного пути по предоставлению в пользование рассчитывается по следующей формуле:

$$D_j^K = Z_j^K + P_j^K,$$

где:

D_j^K - тарифный доход по услугам k -го подъездного пути по предоставлению в пользование;

Z_j^K - нормативно-фактические затраты, приходящиеся на j -ую услугу k -го подъездного пути (тенге);

P_j^K - допустимый уровень прибыли, приходящийся на j -ую услугу k -го подъездного пути (тенге).

10. Порядок формирования затратной части тарифов состоит из трех этапов:
на первом этапе определяются производственные затраты ветевладельца;
на втором - расходы периода;

на третьем - расходы, отнесенные на услуги подъездных путей, распределяются по видам услуг.

11. На первом этапе определяются производственные затраты. Производственные затраты по содержанию подъездного пути состоят из затрат по диспетчерскому обслуживанию подъездного пути, текущему содержанию подъездного пути, расходов на ремонты подъездного пути и стрелочных переводов, амортизацию подъездных путей и стрелочных переводов, затрат на содержание и обслуживание транспортных средств и оборудования, задействованных на обслуживании подъездного пути и другие.

Затраты, учитываемые при расчете тарифов на услуги подъездных путей, группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам: материальные затраты, затраты на оплату труда, отчисления от фонда оплаты труда, амортизация основных средств, ремонт, прочие затраты.

Формирование затрат на материалы верхнего строения подъездного пути (рельсы, шпалы, щебень или другой балластный материал, крепежные детали (болты, гайки, прокладки, костыли), необходимые для текущего содержания фактической протяженности подъездных путей, земляного полотна, искусственных сооружений и ремонта, выполняемого хозяйственным способом, производится по следующей формуле:

$$Z_{\text{материалы}} = \sum_k \sum_m N_{km}^{\text{материал}} \cdot P_m^{\text{материал}} \cdot l_k,$$

где:

$Z_{\text{материалы}}$ - затраты на материалы верхнего строения подъездного пути;

l_k - протяженность участка подъездного пути, на котором выполняется k-тый вид работ (км (шт.));

$N_{km}^{\text{материал}}$ - норма расхода материалов на 1 км подъездных путей (единица измерения вида материала/км);

k - вид выполняемых работ: текущее содержание, подъемочный ремонт;

$P_m^{\text{материал}}$ - цена за единицу вида материала (тенге);

m - вид материала.

Затраты на топливо определяются на основе норм расходов горюче-смазочных материалов и расходов на содержание автотранспорта, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210.

Затраты на электроэнергию определяются исходя из норм расхода электроэнергии на освещение подъездного пути, производственных зданий, для питания электроприводов централизованных стрелок и с учетом тарифов (цен, ставок сборов).

Заработная плата исчисляется исходя из тарифных ставок и должностных окладов персонала.

К затратам на оплату труда вспомогательного и обслуживающего персонала относятся затраты на оплату труда персонала, занятого расчетами с клиентами, содержанием, обслуживанием и охраной основных средств (товарные кассиры, уборщики производственных помещений, сторожа, водители, машинисты, стропальщики).

При формировании затрат на оплату труда не учитывается численность персонала, занятого капитальным ремонтом, приводящим к увеличению стоимости основных средств.

Затраты на выплату отчислений от фонда оплаты труда производственного, вспомогательного и обслуживающего персонала определяются в соответствии со ставками, в порядке, установленном налоговым законодательством.

Амортизация основных средств рассчитывается исходя из их балансовой (первоначальной) стоимости по методу равномерного (прямолинейного) списания. Применение иных методов начисления амортизации согласовывается с уполномоченным органом.

12. На втором этапе формирования затратной части тарифа подъездных путей определяются расходы периода Субъекта, относимые на регулируемые услуги подъездных путей. Расходы периода, которые нельзя прямо отнести на регулируемые виды услуг Субъекта, распределяются пропорционально следующим показателям:

административные расходы - пропорционально фонду оплаты труда производственного персонала Субъекта;

общехозяйственные расходы - пропорционально производственным затратам по каждому виду услуг, оказываемых Субъектом;

налоги и сборы (связанные с основными средствами), расходы на выплату вознаграждения - пропорционально остаточной стоимости активов, отнесенных на каждый вид услуг, оказываемых Субъектом.

13. При расчете затрат и размеров задействованных активов, включаемых в тарифы Субъектов, подъездные пути которых обслуживают основную деятельность и являются вспомогательной службой предприятия (предприятия промышленного, горно-химического, металлургического комплексов) используются следующие допущения:

характеристики инфраструктуры подъездных путей, используемых как для собственных нужд, так и для оказания услуг потребителям считаются однородными;

границы подъездных путей, оказывающих регулируемые услуги, определяются протяженностью общей части подъездных путей, используемых как для собственных нужд, так и для потребителей услуг;

размер задействованных активов для расчета доходной части тарифов определяется остаточной стоимостью активов общей части подъездных путей.

14. На третьем этапе определяется затратная часть тарифов по видам регулируемых услуг. Затраты распределяются между регулируемыми услугами подъездных путей пропорционально прогнозируемым объемам, приведенным к единому измерителю:

$$Z_1^k = \frac{I_1}{I} \cdot Z^k; \quad Z_{2,3}^k = \frac{I_2}{I} \cdot Z^k; \\ Z_2^k = \frac{Z_{2,3}^k \cdot a}{a+b}; \quad Z_3^k = \frac{Z_{2,3}^k \cdot b}{a+b},$$

где:

$$a = Q_2^k; \quad b = Q_3^k;$$

Путем суммирования затрат по всем подъездным путям Субъекта определяются:

Z_1^k - затраты, отнесенные на услуги по предоставлению главной части подъездных путей для пропуска подвижного состава (тенге);

Z_2^k - затраты, отнесенные на услуги по предоставлению подъездных путей для технологических операций (тенге);

$Z_{2,3}^k$ - затраты, отнесенные на услуги по предоставлению начально конечной части подъездных путей для технологических операций и стоянки (тенге);

Z_3^k - затраты, отнесенные на услуги по предоставлению подъездных путей для стоянки подвижного состава (тенге);

Z_k - затраты, отнесенные на k -ый подъездной путь по предоставлению в пользование (тенге);

$I = I_1 + I_2$ - общая развернутая длина подъездных путей (км.),

где:

I - общая развернутая длина подъездных путей (км.);

I - развернутая длина главной части подъездных путей (км);

I_1 - развернутая длина начально-конечной части подъездных путей (км.);

I_2 - объем услуг по предоставлению k -ого подъездного пути, для маневровых работ, погрузки-выгрузки и других технологических операций перевозочного процесса (вагоно-часы технологических операций);

Q_3^k - объем услуг по предоставлению k -ого подъездного пути для стоянки подвижного состава (вагоно-часы стоянки).

15. Совокупная прибыль, включаемая в тариф на услуги подъездных путей Субъекта, определяется на основе стоимости задействованных активов и ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов и в соответствии с Инструкцией по расчету ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов субъектов естественной монополии, оказывающих услуги магистральной железнодорожной сети и подъездных путей, утвержденной приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 6 декабря 2004 года № 472-ОД, зарегистрированным в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 3300:

$$P = A \cdot d,$$

где:

Р - допустимый уровень прибыли Субъекта, приходящийся на деятельность подъездных путей (тенге);

А - регулируемая база задействованных активов, приходящаяся на деятельность подъездных путей (тенге);

d - ставка прибыли на регулируемую базу (%).

16. Для определения регулируемой базы задействованных активов ветвевладельца используется остаточная стоимость основных средств, установленная по итогам переоценки в установленном законодательством порядке.

17. Общая прибыль по видам регулируемых услуг Субъекта определяется путем суммирования прибылей по видам регулируемых услуг для всех подъездных путей.

18. Тариф на услуги подъездных путей по предоставлению подъездного пути для пользования рассчитывается по следующей формуле:

$$T_j = \frac{D_j}{Q_j},$$

где:

T_j - тариф на j-ый вид услуги по предоставлению подъездных путей (тенге);

D_j - тарифный доход от j-ого вида услуги по предоставлению подъездных путей (тенге);

Q_j - прогнозируемый объем j-ого вида услуги по предоставлению подъездных путей.

19. Тариф на услугу по предоставлению подъездного пути для проезда, определяется как тарифная ставка на 1 вагоно-км и стоимость оказанной услуги определяется как произведение объема услуги на тарифную ставку:

$$S_1 = T_1 \cdot Q_1,$$

где:

S_1 - стоимость оказанной услуги по предоставлению подъездного пути для проезда;

T_1 - тарифная ставка на 1 вагоно-км;

Q_1 - объем услуг по предоставлению подъездного пути для проезда подвижного состава (вагоно-км пропуска по подъездным путям).

Плата за предоставление подъездного пути для маневровых работ (операции), погрузки-выгрузки и других технологических операций перевозочного процесса рассчитывается в соответствии с частью первой настоящего пункта Методики:

$$S_2 = T_2 \cdot Q_2,$$

где:

S_2 - стоимость оказанной услуги по предоставлению подъездного пути, для маневровых работ, погрузки-выгрузки и других технологических операций перевозочного процесса (вагоно-часы технологических операций);

T_2 - тарифная ставка на 1 вагоно-час;

Q_2 - объем услуг по предоставлению к-ого подъездного пути, для маневровых работ, погрузки-выгрузки и других технологических операций перевозочного процесса (вагоно-часы технологических операций).

Приложение 2
к приказу Председателя
Агентства Республики
Казахстан по регулированию
естественных монополий
от 1 апреля 2014 года № 67-ОД

**Недискриминационная методика расчета инвестиционного тарифа (цены,
ставки сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов
естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта, портов и
аэропортов**

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Общие положения

1. Недискриминационная методика расчета инвестиционного тарифа (цены, ставки сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта, портов и аэропортов (далее – Методика) разработана в соответствии с законами Республики Казахстан от 9 июля 1998 года «О естественных монополиях», от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте», от 17 января 2002 года «О торговом мореплавании», от 8 января 2003 года «Об инвестициях», приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 25 апреля 2013 года № 130-ОД (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8480) «Об утверждении Особого порядка формирования затрат, применяемом при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий») (далее – Особый порядок) и иными актами в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Методика разработана в целях определения расчета тарифов (цены, ставки сборов) на регулируемые услуги железнодорожного транспорта, портов и аэропортов.

3. Для целей настоящей Методики применяются следующие понятия:

период окупаемости проекта – временной интервал, в течение которого происходит полный возврат инвестиции и получение инвестиционной прибыли, согласованной инвестором и ведомством уполномоченного органа (далее – уполномоченный орган) уполномоченным органом. Для целей Методики период окупаемости проекта определяется равным эксплуатационной фазе инвестиционного проекта;

период реализации инвестиционного проекта – временной интервал, в течение которого Субъектом реализуется согласованный и утвержденный в установленном порядке инвестиционный проект. В периоде реализации проекта выделяются две фазы: инвестиционная, в течение которой осуществляются вложение инвестиций и эксплуатационная, в течение которой субъект получает доходы от оказания услуг, связанных с использованием активов и на котором действует инвестиционный тариф (цена, ставка сбора);

инвестиционный тарифный доход – доход субъекта естественной монополии за период реализации эксплуатационной фазы инвестиционного проекта и за каждый год реализации инвестиционного проекта до окончания периода окупаемости проекта;

инвестиционная тарифная смета – тарифная смета, утверждаемая на период окупаемости проекта и на каждый год реализации инвестиционного проекта;

Иные понятия и термины, используемые в Методике, применяются в соответствии с законодательством о естественных монополиях и об инвестициях.

Сноска. Пункт 3 в редакции приказа Министра национальной экономики РК от 16.02.2018 № 50 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Расчет инвестиционного тарифа (цены, ставки сбора)

4. Инвестиционный тарифный доход, получаемый в течение эксплуатационной фазы инвестиционного проекта складывается из экономически обоснованных затрат, прибыли и инвестиционной надбавки и определяется по формуле:

$$\text{ИТД} = З + П + \text{ИН}, \text{ (за весь проект),}$$

где:

ИТД - инвестиционный тарифный доход, в расчете на каждый измеритель услуги (Для субъектов в сфере железнодорожного транспорта, портов и аэропортов определяется соответствующими методиками расчета тарифов в сфере железнодорожного транспорта, портов и аэропортов);

З - эксплуатационные затраты, включая амортизационные отчисления, рассчитываемые на основе сроков службы активов и налоговые отчисления;

П - прибыль, определяемая в соответствии с требованиями законодательства;

ИН - размер инвестиционной надбавки, согласованной с уполномоченным органом.

На отдельный год эксплуатационной фазы инвестиционного проекта:

$$\text{ИТД}_i = ЗЧТ_i + П_i + \text{ИН}/\text{ЭФ},$$

где:

i - номер года;

ИТД_i - инвестиционный тарифный доход в i-ый год реализации проекта в расчете по каждому измерителю услуги;

ЗЧТ_i - эксплуатационные затраты, включая амортизационные отчисления рассчитываемые на основе сроков службы активов и относимые на i-ый год;

П_i - прибыль, определяемая в соответствии с законодательством, относимая на i-ый год;

ИН - размер инвестиционной надбавки, согласованной с уполномоченным органом;

ЭФ - продолжительность эксплуатационной фазы проекта, лет.

5. К эксплуатационным затратам относятся материальные и нематериальные затраты, необходимые для оказания услуг, в том числе затраты на сырье, материалы, топливо, энергию, расходы на оплату труда, затраты на выплату вознаграждений за кредиты для реализации инвестиционного проекта, затраты на обязательные виды страхования в установленном законодательством порядке, амортизационные отчисления основных средств и нематериальных активов, рассчитанные по прямолинейному (равномерному) методу, затраты, связанные с нормативными потерями.

$$ИТД = \sum ИТД_i,$$

где:

i-м год - период времени (календарный год), равный 365 календарных дней.

6. Расчет прибыли (П или Π_i) осуществляется в соответствии с действующими методиками расчета тарифов в сфере железнодорожного транспорта и портов и ограничениями, предусмотренными Особым порядком.

7. Инвестиционная надбавка (ИН) определяется по формуле:

$$ИН = \Delta \text{Амортизации} + \Delta \text{Прибыли},$$

где:

$\Delta \text{Амортизации}$ - разница между первоначальной стоимостью активов, созданных за счет вложенных инвестиций и амортизационными отчислениями основных средств и нематериальных активов, рассчитанными по прямолинейному (равномерному) методу начисления на эксплуатационную фазу периода окупаемости инвестиционного проекта:

$$\Delta \text{Амортизации} = СА - \sum АО_i,$$

где:

СА - первоначальная стоимость основных средств и нематериальных активов;

$АО_i$ - амортизация активов в i-м году.

Δ Прибыли - разница между уровнем прибыли, предусмотренным инвестиционным проектом и согласованным уполномоченным органом и прибылью, рассчитываемой в соответствии с пунктом 7 Методики:

$$\Delta \text{ Прибыли} = \text{ПП} - \sum \text{Пі},$$

где:

ПП - уровень прибыли, предусмотренный инвестиционным проектом и согласованный в установленном порядке уполномоченным органом;

Пі - прибыль, определяемая в соответствии с требованиями законодательства.

8. Уровень инвестиционного тарифа (цены, ставки сбора) рассчитывается по формуле:

$$\text{НТ}_{ji} = \text{ИТД}_{ji} / V_{ji},$$

где:

j - измеритель услуги;

i - номер года эксплуатационной фазы инвестиционного проекта;

ИТ_{ji} - инвестиционный тариф (цена, ставка сбора) по j-му измерителю услуги субъекта естественной монополии в i-ый год эксплуатационной фазы инвестиционного проекта;

ИТД_{ji} - инвестиционный тарифный доход, рассчитанный на j-ый измеритель услуги субъекта естественной монополии на i-ый год эксплуатационной фазы инвестиционного проекта;

V_{ji} - объем j-ой услуги в i-ый год эксплуатационной фазы инвестиционного проекта. НТ_{ji} и V_{ji} определяются для каждого сегмента совокупного объема услуг, выделенного по факторам дифференциации тарифа, установленным уполномоченным органом.

9. Расчет инвестиционного тарифа осуществляется согласно приложению к настоящей Методике.

10. Основой расчета инвестиционного тарифа являются:

1) оценка перспектив развития спроса на предоставляемые услуги на период реализации инвестиционного проекта;

2) прогноз объемов денежных поступлений от оказания услуг в целом от инвестиционного проекта и по годам в течение периода окупаемости проекта;

3) прогноз объема расходов, включая капитальные вложения и возмещения по процентам в целом от инвестиционного проекта и по годам в течение периода окупаемости проекта;

4) данные о периоде окупаемости инвестиционного периода и начале эксплуатационной фазы инвестиционного проекта, согласованных с уполномоченным органом;

5) уровень вознаграждения (прибыли) инвестора;

6) проектная документация инвестиционного проекта;

7) инвестиционная тарифная смета.

Утратил силу

Приложение
к Методике расчета
инвестиционного
тарифа (цены, ставки
сборов) на
регулируемые
услуги (товары, работы)
субъектов естественных
монополий в
сфере железнодорожного
транспорта,
портов и аэропортов

Расчет инвестиционного тарифа

стро- ка		Период окупаемости проекта							Действие обычного та- рифа (постинвестици- онный период исполь- зования активов)		
		Инвестиционная фаза	Эксплуатационная фаза инвестиционного проекта								
			срок службы								
			1 год	...	i- год		n- ый год	Всего			n+m- ый год*
I	Эксплуатационные затраты	Зинвест*	З1	...	Зi		Зn	$\sum$ Zi	Зn+1		Зm+n
II	в т.ч. амортизация активов	x	A1	...	Ai		An	$\sum$ Ai	An+1		Am+n
III	Прибыль	x	П1	...	Pi		Пn	$\sum$ Pi	Пn+1		Пm+n
IV	Δ Амортизации и	x	ΔA /n	Δ A/n	Δ A/n	A /n	ΔA /n	$\Delta A=CA-$ $\sum (Ai+n)$	x		X
V	Δ Прибыли	x	ПО /n	ПО /n	ПО /n	O /n	ПО /n	$\Delta PO=ПП-$ $\sum$ Pi	x		X
VI	Инвестиционный та- рифный доход (стро- ка I + строка III + строка IV + строка V)	x	ИТ- Д1	...	ИТ- Ди		ИТ- Дn	ИТД= $\sum$ ИТДи	x		X
VII	Объем оказанных услуг*, в натураль- ных измерителях	x	Vi	...	Vi		Vn	x	Vn+1		Vm+n
VIII	Инвестиционный та- риф (цена, ставка	x	ИТ1	...	ИТи		ИТn	x	x		X

сбора) (строка VI /строка VII)											
-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Примечание: СА - Стоимость активов (основные средства и нематериальные активы), n - продолжительность эксплуатационной фазы инвестиционного проекта, m+n - срок службы активов, Зинвест - инвестиционные затраты, учитываемые в составе тарифа и распределяемые на эксплуатационную фазу, т.е. включаемые в $\sum Z_i$ согласно Особого порядка, ПП - прибыль, предусмотренная инвестиционным проектом, согласованная с уполномоченным органом.

Утратил силу