



КОМИТЕТ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

ПРИКАЗ

15 ноября 2017 г.

№ 42/16

Волгоград

Об утверждении Методических указаний по расчету тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно – правовой формы, на территории Волгоградской области

В соответствии с Положением о комитете тарифного регулирования Волгоградской области, утвержденным постановлением Правительства Волгоградской области от 06 февраля 2014 г. № 32-п, комитет тарифного регулирования Волгоградской области **п р и к а з ы в а е т**:

1. Утвердить прилагаемые Методические указания по расчету тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта, на территории Волгоградской области.

2. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель комитета тарифного регулирования Волгоградской области



С.А.Горелова



УТВЕРЖДЕНЫ

Приказом

Комитета тарифного регулирования
Волгоградской области

от 15 ноября 2017 г. № 42/16

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

по расчету тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно – правовой формы, на территории Волгоградской области

1. Общие положения

1.1. Настоящие Методические указания по расчету тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта, на территории Волгоградской области (далее - Методические указания) разработаны на основании Налогового кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 06 декабря 2011 г. № 402-ФЗ "О бухгалтерском учете", Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации", Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации", постановления Правительства Российской Федерации от 07 марта 1995 г. № 239 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)", приказа Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 2003 г. № 26 "Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования".

1.2. Методические указания определяют основные положения расчета тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта, на территории Волгоградской области (далее – субъекты регулирования).

1.3. Методические указания разработаны с целью обеспечения следующих принципов:

установления единого механизма формирования тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования;

достижения баланса интересов производителей и потребителей услуг;

обеспечения экономического обоснования тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования;

повышения ответственности организаций промышленного железнодорожного транспорта за экономическую обоснованность тарифов;

стимулирования субъектов регулирования к снижению расходов (затрат) и повышению эффективности деятельности путем предоставления возможности получения и использования дополнительной прибыли по регулируемым видам деятельности за счет экономии расходов (затрат) посредством:

внедрения более эффективных методов и технологий оказания регулируемых услуг;

рационального использования денежных средств в результате проведения конкурсных (тендерных) процедур;

проведения мероприятий по снижению нормативных технологических расходов; внедрения передовых методов организации труда;

проведения иных мероприятий по сокращению и оптимизации расходов (затрат).

1.4. Методические указания предназначены для использования комитетом тарифного регулирования Волгоградской области (далее – Комитет, орган регулирования) при установлении тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования и субъектами регулирования при расчете тарифов на оказываемые ими транспортные услуги на подъездных железнодорожных путях.

1.5. Значения понятий, используемых в настоящих Методических указаниях, соответствуют понятиям, принятым в законодательстве Российской Федерации.

2. Расчетные материалы для установления тарифов на транспортные услуги

При расчете тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования, Комитет руководствуется материалами, предусмотренными Порядком государственного регулирования тарифов на транспортные услуги, на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, на территории Волгоградской области, утвержденного приказом Комитета от 13 октября 2017 г. № 36/5 (далее – Порядок).

3. Виды регулируемых тарифов, применяемых на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования

Вид тарифа определяется по предложению субъекта регулирования, исходя из его положений по учетной политике, и дифференцируется следующим образом:

3.1. При перевозке грузов (подаче и уборке вагонов) локомотивом, принадлежащим субъекту регулирования на праве собственности или на ином законном основании, плата взимается по тарифу за услугу по перевозке грузов по подъездным железнодорожным путям (подачу и уборку вагонов).

Плата за услугу по перевозке грузов (подаче и уборке вагонов) может взиматься: за фактический вес перевезенного груза и расстояние, на которое перевозится груз;

за количество поданных вагонов и расстояние;

за тонну перевезенного груза;

за вагон.

Порожний пробег оплате не подлежит.

3.2. Тариф за маневровую работу, выполняемую локомотивом, принадлежащим субъекту регулирования, не совмещенную по времени с перевозкой груза (подачей и уборкой вагонов), выполняемую по отдельному требованию контрагента, устанавливается исходя из расчета платы за 1 час (0,5 часа) маневровой работы локомотива.

К маневровой работе, не совмещенной во времени с перевозкой груза (подачей и уборкой вагонов), относятся:

перестановка вагонов с одного места погрузки (выгрузки) на другое;

перестановка вагонов на весы и под дозировку;
уборка их после взвешивания и дозировки;
погрузка или выгрузка груза при локомотиве, принадлежащем субъекту регулирования.

За маневровую работу, выполняемую локомотивом субъекта регулирования в процессе перевозки груза (подачи и уборки вагонов), отдельная плата не взимается и входит в тариф за перевозку груза (подачу и уборку вагонов).

3.3. При перевозке грузов локомотивом, не принадлежащим субъекту регулирования, по подъездным железнодорожным путям, принадлежащим субъекту регулирования на праве собственности или на иных законных основаниях, плата взимается по тарифу за услуги:

- по содержанию подъездных железнодорожных путей;
- по использованию, подъездных железнодорожных путей;
- по пропуску вагонов.

Размер платы за содержание подъездного пути определяется исходя из установленного тарифа, учитывающего все расходы, связанные с текущим содержанием эксплуатируемого подъездного пути и его фактической протяженности, и взимается с грузоотправителя (грузополучателя) ежемесячно независимо от количества пропущенных вагонов.

Размер платы за пропуск вагонов по подъездным железнодорожным путям взимается по тарифу, учитывающему все расходы, связанные с содержанием подъездных путей и пропуском вагонов, с учетом их фактического количества.

Размер платы за пользование подъездными железнодорожными путями (включая стрелочные переводы, примыкающие к используемым участкам путей необщего пользования) определяется исходя из установленного тарифа, учитывающего все расходы, связанные с ремонтом, содержанием, амортизацией 1 км железнодорожных путей необщего пользования, их эксплуатационной длины и времени использования.

Тарифы на иные транспортные услуги устанавливаются в соответствии с условиями договоров, заключенных между субъектом регулирования и заказчиком (потребителем) транспортных услуг.

4. Основные методические положения по формированию тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования методом экономически обоснованных расходов (затрат)

4.1. Основным методом формирования тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектами регулирования, является метод экономически обоснованных расходов (затрат).

При использовании метода экономически обоснованных расходов (затрат) регулируемые тарифы на транспортные услуги рассчитываются на основе размера необходимой валовой выручки субъекта регулирования, планируемой к получению от реализации каждого вида регулируемой деятельности, и расчетного объема производства соответствующего вида транспортной услуги на расчетный период регулирования. Формирование необходимой валовой выручки производится в соответствии с п. 10 Порядка.

4.2. При осуществлении регулируемой деятельности субъект регулирования согласно Налоговому кодексу Российской Федерации обязан вести отдельный учет доходов и расходов по каждому из осуществляемых им видов деятельности, в том числе бухгалтерский учет.

В случае если субъект регулирования кроме регулируемых видов деятельности осуществляет нерегулируемые виды деятельности, расходы на осуществление нерегулируемых видов деятельности и полученная в ходе их осуществления прибыль (убыток) не учитываются при установлении регулируемых цен (тарифов). Повторный учет одних и тех же расходов не допускается.

Распределение расходов между видами регулируемых и нерегулируемых транспортных услуг производится пропорционально прямым расходам, или основной заработной плате производственных рабочих или иным способом, предусмотренным учетной политикой субъекта регулирования.

4.3. Регулирование тарифов осуществляется путем установления органом регулирования предельных максимальных тарифов (далее - тарифы) на транспортные услуги в отношении каждого субъекта регулирования, осуществляющего свою деятельность на территории Волгоградской области.

4.4. Уровень тарифов должен обеспечивать возмещение обоснованных и документально подтвержденных расходов на транспортные услуги и получение прибыли, необходимой для обеспечения средствами на развитие производственной базы и средствами для финансирования за счет прибыли расходов, необходимых для осуществления деятельности по оказанию транспортных услуг, рассчитанной в соответствии с разделом 6 Методических указаний.

В случае, если по итогам отчетного периода регулирования на основании данных статистической, бухгалтерской отчетности, иных материалов выявлены экономически необоснованные расходы субъектов регулирования, орган регулирования принимает решение об их исключении при установлении тарифов на расчетный период регулирования.

Из необходимой валовой выручки исключаются экономически необоснованные расходы, к которым относятся:

расходы субъектов регулирования, не связанные с осуществлением регулируемой деятельности, финансируемые за счет поступлений от регулируемой деятельности;

учтенные при установлении регулируемых цен (тарифов) расходы, фактически не понесенные в периоде регулирования, на который устанавливались регулируемые цены (тарифы);

расходы, связанные с приобретением субъектами регулирования товаров (работ, услуг), используемых при осуществлении регулируемых видов деятельности, по завышенным ценам (с учетом положений статьи 40 Налогового Кодекса Российской Федерации) и в завышенных объемах;

расходы, вызванные нерациональным использованием производственных ресурсов, в том числе превышение нормативных показателей (нормативной численности персонала, нормативного расхода топлива, смазочных материалов, ремонтов основных средств и т.д.);

иные экономически необоснованные расходы.

4.5. В случае, если субъект регулирования в течение базового периода регулирования понес экономически обоснованные, документально подтвержденные расходы, связанные с объективным и незапланированным ростом цен на потребляемую продукцию, эти расходы учитываются органом регулирования при установлении регулируемых тарифов начиная с периода, следующего за отчетным периодом регулирования.

4.6. В случае, если субъект регулирования понес экономически обоснованные расходы (убытки), связанные с осуществлением регулируемой деятельности, не учтенные при установлении тарифов на транспортные услуги, указанные расходы

могут быть учтены органом регулирования в расчетных периодах регулирования, следующих за периодом регулирования, в котором данные расходы были подтверждены бухгалтерской и статистической отчетностью с их равномерным распределением по годам.

4.7. Тарифы на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектом регулирования, рассчитываются с учетом технологии выполняемых работ с использованием алгоритма прямого отнесения фактических расходов на себестоимость конкретной регулируемой транспортной услуги.

При расчете тарифов для организаций промышленного железнодорожного транспорта, ранее не осуществлявших деятельность в данной сфере услуг и не имеющих фактических данных по расходам, расчет осуществляется на основании планируемых показателей их деятельности. Планируемые показатели деятельности для таких организаций принимаются с учетом сравнительного анализа с расходами организаций промышленного железнодорожного транспорта, осуществляющих аналогичную деятельность на территории Волгоградской области.

5. Расчет затрат, связанных с предоставлением транспортных услуг субъектами регулирования

5.1. Формирование тарифов на услуги промышленного железнодорожного транспорта осуществляется по следующей схеме:

прогнозирование объемов работ и услуг осуществляется с учетом динамики фактически выполненных объемов за 3 года, предшествующих базовому периоду регулирования, а также с учетом заявок контрагентов и прогнозов субъектов регулирования о развитии своего производства на расчетный период регулирования;

определение расходов на содержание и функционирование объектов субъектов регулирования;

распределение затрат между регулируемыми и нерегулируемыми видами деятельности;

распределение затрат между структурными подразделениями (станциями примыкания, участками, филиалами) субъектов регулирования по видам работ (услуг);

формирование расходов по видам выполняемых работ и дифференциация тарифов по контрагентам (станциям примыкания).

Определение состава расходов, применяемых для расчета цен (тарифов), и оценка их экономической обоснованности производятся в соответствии с главой 25 Налогового кодекса Российской Федерации, приказом Министерства финансов Российской Федерации от 06 мая 1999 г. № 33н "Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Расходы организации" ПБУ 10/99", Методическими рекомендациями "Формирование тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые промышленным железнодорожным транспортом", утвержденными распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 20 декабря 2001 г. № АН-104-р, другими нормативными правовыми актами.

Затраты на транспортные услуги группируются по видам предоставляемых транспортных услуг в соответствии с их экономическим содержанием и подразделяются на прямые и накладные (косвенные).

5.2. Прямые расходы непосредственно связаны с оказанием транспортных услуг и напрямую относятся на их себестоимость. Прямые расходы на отдельных этапах технологического процесса, связанные с двумя и более видами регулируемых услуг, распределяются пропорционально их объему, или фонду оплаты основного

производственного персонала или иным способом, регламентированным учетной политикой субъектов регулирования.

К прямым расходам транспортных услуг относятся:

затраты на оплату труда;

отчисления на социальные нужды, включающие отчисления в пенсионный фонд, на медицинское страхование, на социальное страхование (на случай временной нетрудоспособности, в связи с материнством, от несчастных случаев на производстве и от профессиональных заболеваний). Суммы указанных отчислений рассчитываются в соответствии с законодательством Российской Федерации, действующим в период проведения расчетов и установления тарифов;

затраты на топливо и смазочные материалы;

амортизация основных фондов;

затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и железнодорожных путей.

К накладным (косвенным) расходам относятся:

общепроизводственные (цеховые) расходы;

общехозяйственные расходы;

прочие расходы (иные затраты, неучтенные в вышеуказанных элементах).

5.3. При определении планируемых расходов, относимых на регулируемые виды транспортных услуг, используются:

регулируемые государством тарифы (цены);

цены, установленные на основании договоров, заключенных в результате проведения конкурсов, торгов, аукционов и иных закупочных процедур, обеспечивающих целевое и эффективное расходование денежных средств;

официально опубликованная статистическая информация Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Волгоградской области, о рыночных ценах и тарифах, в том числе о ценах на топливо и сырье;

прогнозные показатели, определенные в базовом варианте одобренных Правительством Российской Федерации сценарных условий функционирования экономики Российской Федерации и базовом варианте прогноза социально – экономического развития Российской Федерации на плановый период регулирования;

данные бухгалтерского учета и статистической отчетности субъекта регулирования за предшествующие расчетному периоду регулирования 3 года, имеющиеся у органа регулирования.

5.4.1. Прямые расходы

5.4.1.1. Оплата труда основного производственного персонала

Затраты на оплату труда (приложение 5 к Порядку) включают расходы на оплату труда основного производственного персонала, занятого в технологическом процессе оказания транспортных услуг на подъездных железнодорожных путях субъектов регулирования, а также производственных рабочих по обслуживанию подвижного состава и подъездных железнодорожных путей субъекта регулирования, в том числе: машинистов локомотивов, помощников машинистов, составителей поездов, приемосдатчиков, рабочих, занятых ремонтом и техобслуживанием локомотивов, монтеров пути, стрелочников, прочего производственного персонала (далее – работники).

Затраты на оплату труда определяются исходя из планируемой численности работников и их размера среднемесячной заработной платы, исчисленных

в соответствии с абзацами "а" и "б" подпункта 5.4.1.1. пункта 5 Методических указаний с учетом положений статьи 255 Налогового кодекса Российской Федерации.

а) Нормативная численность работников (штатная численность в пределах норматива), занятых на грузоперевозках и работах по обслуживанию и эксплуатации подъездных железнодорожных путей субъекта регулирования, утверждается штатным расписанием, рассчитывается на основании:

нормативов численности рабочих, занятых ремонтом подвижного состава предприятий промышленного железнодорожного транспорта, разработанных Центральным бюро нормативов по труду и социальным вопросам (Москва, 1989);

справочника по тепловозам промышленного транспорта под редакцией Н.Н. Залита (Москва, 1980);

другой нормативно-технической документации.

Если эксплуатация подъездных железнодорожных путей и локомотивов субъекта регулирования осуществляется работниками, численность которых меньше нормативной (за счет применения более прогрессивных методов организации труда, новых технологий и т.д.), и при этом соответствующие работы выполняются без нарушения правил техники безопасности, технологии процесса и качества работ, то учету подлежит фактическая численность работников.

б) Среднемесячная заработная плата работников исчисляется на основании тарифных ставок, доплат, надбавок, премий и других стимулирующих выплат, установленных в соответствии с принятыми субъектом регулирования системами оплаты труда, определяемых отраслевыми тарифными соглашениями и предусмотренных коллективным договором, положением об оплате труда, штатным расписанием, с применением прогнозного индекса потребительских цен Минэкономразвития России на расчетный период регулирования, с учетом анализа фактического объема фонда оплаты труда и численности работников, сложившихся в отчетном и базовом периодах, подтвержденных данными бухгалтерского учета.

Среднемесячная заработная плата сопоставляется с уровнем среднестатистической заработной платы по данным Территориального органа федеральной службы государственной статистики для средних и крупных предприятий в сфере транспортных услуг, на уровне базового или отчетного периода с учетом индекса потребительских цен, рекомендованного Минэкономразвития России на расчетный период регулирования.

5.4.1.2. Отчисления на социальные нужды

В статье учитываются обязательные отчисления на социальные нужды по установленным законодательством Российской Федерации нормативам, в процентах от расходов на оплату труда работников, включаемых в расходы по статье "Затраты на оплату труда" (страховые взносы в Пенсионный фонд Российской Федерации на обязательное пенсионное страхование, Фонд социального страхования Российской Федерации на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования на обязательное медицинское страхование и страховые взносы на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний).

Исчисление и уплата страховых взносов на обязательное пенсионное и медицинское страхование, а также на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством регулируются главой 34

части второй Налогового кодекса Российской Федерации. Страховые взносы на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний исчисляются исходя из страхового тарифа на основании Федерального закона Российской Федерации от 22 декабря 2005 года № 179-ФЗ.

5.4.1.3. Затраты на топливо и смазочные материалы

В статье отражаются затраты на топливо и смазочные материалы, необходимые для работы каждой серии локомотивов, а также путевой техники исходя из их объема работы в год (в часах), норм расхода топлива в зависимости от вида работы и цены топлива, рассчитываются по формуле:

$$Зт = Тэ \times Н \times Цт,$$

где:

Тэ – количество локомотиво-часов эксплуатации (по видам работы локомотива) в год;

Н – норма расхода топлива в зависимости от вида работы (поездная, маневровая, хозяйственная, холостая), кг/час;

Цт – средняя фактическая цена приобретения субъектом регулирования 1 тонны топлива, сложившаяся в отчетном и базовом периодах, не превышающая среднерыночной цены в регионе с учетом индекса изменения цен производителей нефтепродуктов на расчетный период регулирования, рекомендованного Минэкономразвития России, руб./т. Закупочные субъектом регулирования цены приобретения топлива подтверждаются счетами-фактурами.

Нормы расхода дизельного топлива и смазочных материалов рекомендованы справочником по тепловозам промышленного транспорта под редакцией Н.Н.Залита.

Расход топлива учитывается в пределах действующих нормативов, а также на основе данных анализа фактического расхода топлива за отчетный период.

Цены топлива и смазочных материалов подтверждаются документально.

Затраты на смазочные материалы определяются по каждой серии локомотивов исходя из норм расхода смазочных материалов, принимаемых в размере 3–5 процентов от расхода дизельного топлива, и цены 1 тонны масла, определяемой исходя из средней фактической цены приобретения субъектом регулирования 1 тонны масла, сложившейся в отчетном и базовом периодах, не превышающей среднерыночной цены в регионе, с учетом индекса изменения цен на производство нефтепродуктов на расчетный период, прогнозируемого Минэкономразвития России, руб./т.

Расход смазочных материалов учитывается в пределах действующих нормативов, а также на основе данных анализа фактического расхода смазочных материалов за отчетный период.

В том случае, если фактические затраты на топливо и смазочные материалы ниже, чем их плановая величина, рассчитанная в соответствии с настоящими Методическими рекомендациями, то в состав затрат, учитываемых при формировании тарифов на регулируемые транспортные услуги в расчетном периоде регулирования, принимается фактическая величина затрат на топливо и смазочные материалы за отчетный период с поправкой на индекс цен производства нефтепродуктов, рекомендованный Минэкономразвития России на соответствующие периоды, а также с учетом изменения объемов транспортных услуг.

5.4.1.4. Амортизационные отчисления

Амортизационные отчисления являются источником финансирования технического перевооружения, модернизации и реконструкции основных фондов предприятия.

Имущество субъекта регулирования признается амортизируемым в соответствии со статьей 256 Налогового кодекса Российской Федерации. Начисление амортизации прекращается после истечения нормативного срока службы имущества при условии полного перенесения всей его стоимости на издержки производства и обращения.

Амортизационные отчисления на полное восстановление (износ) основных производственных фондов, участвующих в перевозке грузов (верхнее строение путей, локомотивный парк, силовое оборудование и иные основные фонды), определяются на основании балансовой стоимости основных фондов и действующих норм амортизационных отчислений, утвержденных в соответствии с установленным порядком ведения бухгалтерского учета, предусмотренным в учетной политике субъекта регулирования.

При расчете экономически обоснованного размера амортизации на плановый период регулирования срок полезного использования активов и отнесение этих активов к соответствующей амортизационной группе определяется органом регулирования в соответствии с максимальными сроками полезного использования, установленными Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной Правительством Российской Федерации, или техническим паспортом основного средства и в соответствии с техническими характеристиками срока полезного использования.

При расчете на плановый период регулирования экономически обоснованного размера амортизации основных средств в составе необходимой валовой выручки учитывается амортизация только по основным средствам с учетом основных средств, введенных в эксплуатацию за последний отчетный период.

Амортизация на полное восстановление основных производственных фондов, приобретенных до 2002 года, определяется согласно Постановлению Совета Министров СССР от 22 октября 1990 г. № 1072 "О единых нормах амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР". Для основных производственных фондов, введенных в эксплуатацию после 2002 года, - согласно статьям 258, 259 Налогового кодекса Российской Федерации, Постановлению Правительства Российской Федерации от 01 января 2002 г. № 1 "О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы", Положению по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" (ПБУ 6/01), утвержденному Приказом Министерства финансов Российской Федерации от 30 марта 2001 г. № 26н, Федеральному закону от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ "О финансовой аренде (лизинге)", иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

5.4.1.5. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и железнодорожных путей

Необходимость проведения ремонта железнодорожных путей устанавливается исходя из периодичности ремонта путей согласно Техническим условиям на работы по реконструкции (модернизации) и ремонту железнодорожного пути, утвержденным распоряжением ОАО "Российские железные дороги" от 18 января 2013 г. № 75р; Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденной МПС Российской Федерации от 01 июля 2000 г. № ЦП-774, Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным Приказом

Минтранса России от 21.12.2010 № 286, другим нормативным правовым актам.

На схеме подъездных железнодорожных путей указываются номер, длина пути, стрелочные переводы, подлежащие ремонту.

Необходимость проведения ремонтов локомотивов определяется с учетом Технологии безопасной эксплуатации и ремонта подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта, утвержденной распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 30 марта 2001 г. № АН-25-р "Об утверждении нормативно-технических документов".

Периодичность проведения ремонтов железнодорожных путей учитывается в соответствии с приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 16 августа 1994 г. № 12-Ц "О переходе на новую систему ведения путевого хозяйства на основе повышения технического уровня и внедрения ресурсосберегающих технологий", Правилами ремонта и содержания железнодорожных путей предприятий промышленного железнодорожного транспорта, утвержденными Министерством автомобильного транспорта РСФСР от 22 апреля 1974 г. № 154-Ц.

Затраты на текущее содержание, эксплуатацию, ремонт основных средств и иного имущества, используемых субъектом регулирования для оказания транспортных услуг, рассчитываются в соответствии с приложениями 9–11 к Порядку и включают в себя:

стоимость материалов на текущее содержание и эксплуатацию подвижного состава, подъездного железнодорожного пути, стрелочных переводов, переездов;

затраты на ремонт используемых подвижного состава, железнодорожных путей, стрелочных переводов и иных основных фондов, осуществляемый сторонними организациями и (или) собственными силами субъекта регулирования в соответствии с утвержденными графиками планово-предупредительных ремонтов, согласно дефектным ведомостям, сметам и актам выполненных работ.

Затраты на материалы определяются исходя из действующих норм расхода материалов и запчастей, а также цен, определяемых в соответствии с пунктом 5.3 Методических указаний.

Расход материалов на содержание локомотивов определяется в соответствии с нормативами, утвержденными указанием Министерства путей сообщения Российской Федерации от 05 апреля 1994 г. № М-257у и от 20 апреля 1996 г. № М-184у "Среднесетевые нормы межремонтных периодов тягового подвижного состава", справочником по тепловозам промышленного транспорта под редакцией Н.Н. Залита (Москва, 1980), иными нормативными правовыми актами.

Расход материалов на текущее содержание, ремонт подъездного железнодорожного пути и стрелочных переводов определяется исходя из нормативов расходов на 1 км пути (1 стрелочный перевод), утвержденных указанием Министерства путей сообщения Российской Федерации от 29 ноября 1997 г. № С-1386у "Среднесетевые нормы расхода материалов и изделий на текущее содержание, планово-предупредительную выправку, ремонт пути и других устройств путевого хозяйства".

Расходы на текущее содержание, текущий и капитальный ремонт локомотивов, подъездных железнодорожных путей, стрелочных переводов (переездов) рассчитываются в соответствии с утвержденными планами проведения их текущего и капитального ремонта, исходя из нормативов межремонтных сроков и на основании расходов, подтвержденных сметами ремонтных работ, договорами подряда на выполнение работ, дефектными ведомостями, актами приемки выполненных работ, с учетом анализа фактических указанных расходов за последние три года.

В том случае, если фактические затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и железнодорожных путей ниже, чем их плановая величина, рассчитанная в соответствии с настоящими Методическими рекомендациями, то в состав затрат, учитываемых при формировании тарифов на регулируемые транспортные услуги в расчетном периоде регулирования принимается фактическая величина затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и железнодорожных путей за отчетный период с поправкой на индекс цен производителей (в том числе без продукции ТЭКа), рекомендованные Минэкономразвития России на соответствующие периоды.

5.4.2. Накладные расходы (косвенные)

К накладным (общехозяйственным и общепроизводственным) расходам относятся затраты, связанные с обслуживанием и управлением субъекта регулирования в целом, которые не могут быть прямо отнесены на затраты по конкретным видам деятельности (приложения 13, 14 к Порядку).

Расчет накладных расходов производится по статьям затрат с приложением их экономического обоснования в порядке, предусмотренном пунктом 5.4.1 Методических указаний.

Для субъектов регулирования, у которых регулируемый вид деятельности не является основным, распределение накладных расходов осуществляется пропорционально прямым расходам по регулируемым и нерегулируемым видам деятельности.

5.4.2.1. Общепроизводственные (цеховые) расходы

В статье учитываются затраты на содержание аппарата оперативного руководства, прочего общепроизводственного (цехового) персонала, отчисления на социальные нужды, амортизацию основных фондов цехового назначения, содержание зданий, сооружений, инвентаря цеха, охрану труда, затраты на электроэнергию, тепловую энергию, водоснабжение, водоотведение, используемые на общепроизводственные (цеховые) нужды.

5.4.2.2. Общехозяйственные расходы

В статье учитываются затраты на оплату труда административно-управленческого персонала предприятия с отчислениями на социальные нужды, расходы, связанные с управлением предприятием в целом, содержанием зданий и сооружений общеэксплуатационного характера, пожарной службы, сторожевой охраны, прочие расходы, относимые на себестоимость согласно действующему законодательству.

В случае необходимости применения прогнозных индексов цен на товары (услуги) при определении прочих и накладных расходов, применяется индекс цен производителей (в том числе без продукции ТЭКа), рекомендованный Минэкономразвития России на соответствующий период регулирования.

5.4.3. Прочие расходы

В состав прочих расходов включаются затраты в соответствии с положениями бухгалтерского учета субъекта регулирования, напрямую относимые на регулируемые транспортные услуги:

1) услуги сторонних организаций (услуги ОАО "РЖД", услуги связи, вневедомственной охраны, коммунальные услуги, юридические, информационные, аудиторские и консультационные, иные услуги) учитываются на основании заключенных договоров (приложение 12 к Порядку) и с учетом положений пункта 5.3 Методических указаний;

2) плата за нормативы допустимых выбросов и сбросов загрязняющих веществ в окружающую природную среду;

3) расходы на служебные командировки;

4) расходы на обучение персонала;

5) расходы на страхование основных производственных фондов, относящихся к регулируемой деятельности, а также основного промышленного персонала, занятого в осуществлении регулируемой деятельности;

6) расходы на аренду имущества.

Если имущество, используемое для осуществления регулируемой деятельности, передано субъекту регулирования на условиях аренды, то размер арендной платы не должен превышать суммы амортизационных отчислений на полное восстановление названного имущества и обязательных к уплате относящихся к арендуемому имуществу налогов (транспортный, на имущество) в расчете на год. Расходы на аренду указанного имущества должны иметь соответствующее обоснование, подтверждающее, что вносимая арендная плата соответствует расходам, связанным с оказанием транспортных услуг, в том числе: восстановлением, капитальным ремонтом и иными расходами собственника по содержанию данного имущества. При расчете включаемых в необходимую валовую выручку плановых расходов на аренду на расчетный период регулирования субъекту регулирования необходимо представить экономическое обоснование планируемых расходов и отчет об использовании средств, полученных в качестве арендной платы за отчетный период, составленный совместно с арендодателем.

7) иные расходы, связанные с производством и реализацией транспортных услуг.

6. Расчет размера прибыли, учитываемого при установлении тарифов на регулируемые транспортные услуги

6.1. Расчет размера прибыли, учитываемого при установлении тарифов, осуществляется в соответствии с приложением 15 к Порядку.

6.2. Учитываемая при определении необходимой валовой выручки субъекта регулирования прибыль включает в себя:

расходы на капитальные вложения (инвестиции), определяемые в соответствии с утвержденными в установленном порядке программами развития производства (планами инвестиционных вложений, инвестиционными, целевыми, ведомственными программами) субъекта регулирования, с учетом анализа фактического исполнения субъектов регулирования указанных программ (планов) за предшествующие 3 года, источников покрытия за счет амортизационных отчислений, сумм долгосрочных заемных средств, а также условий их возврата и иных источников финансирования;

экономически обоснованные расходы на социальные нужды, предусмотренные коллективными договорами;

расходы по налогу на прибыль, определяемые исходя из налоговых ставок, установленных законодательством Российской Федерации о налогах и сборах;

расходы на прочие налоги и иные обязательные платежи и сборы.

Увеличение расходов из прибыли не должно превышать предельного максимального индекса роста регулируемых цен (тарифов) на железнодорожные перевозки грузов в регулируемом секторе в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период регулирования.

В случае существенного превышения уровня прогнозируемых тарифов с учетом величины прибыли по отношению к указанным предельным параметрам роста тарифов структура источников финансирования программ развития подлежит пересмотру в части увеличения доли привлеченных средств и (или) увеличения сроков окупаемости инвестиционных проектов.

В случае если по итогам работы субъекта регулирования в отчетном периоде регулирования по регулируемой деятельности сложился отрицательный финансовый результат, в расчетном периоде регулирования прибыль не предусматривается.

7. Расчет тарифов методом экономически обоснованных расходов (затрат)

Расчет тарифов методом экономически обоснованных расходов (затрат) производится в соответствии с приложениями 16 и 17 к Порядку.

Расчетный уровень тарифа (Т) на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях субъектом регулирования, определяется путем деления величины необходимой валовой выручки (экономически обоснованных расходов и необходимой прибыли субъекта регулирования) на плановый объем оказываемых транспортных услуг, рассчитывается по формуле:

$$T = \text{НВВ} / Q,$$

где:

$$\text{НВВ} = P + \text{Пр},$$

$$P = \text{ПР} + \text{ОПР} + \text{ОХР},$$

НВВ – необходимая валовая выручка субъекта регулирования на расчетный период регулирования для покрытия обоснованных расходов на осуществление регулируемой деятельности, обеспечивающая компенсацию экономически обоснованных расходов и получение необходимой прибыли, определяемой в соответствии с Методическими указаниями, тыс. руб.;

Р – расходы по транспортным услугам, тыс. руб.;

ПР – прямые расходы, тыс. руб.;

ОПР – общепроизводственные расходы (цеховые), тыс. руб.;

ОХР – общехозяйственные расходы, тыс. руб.;

Пр – прибыль, тыс. руб.;

Q – объемный показатель оказываемых транспортных услуг по всем потребителям услуг, включая собственный (вагон, тонна, час, сутки, т-км, вагоно-км).

8. Формирование тарифов методом индексации

Расчет тарифов с применением метода индексации осуществляется в соответствии с приложением 18 к Порядку.

Тарифы рассчитываются путем увеличения учтенных при установлении действующих тарифов расходов по отдельным статьям затрат, за исключением расходов, связанных с начислением амортизации основных средств, и расходов, источником которых является прибыль, на следующие индексы изменения цен (прогнозные показатели, определенные в базовом варианте прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на очередной финансовый год и плановый период):

1) индекс цен производителей нефтепродуктов – для индексации расходов на топливо и смазочные материалы;

2) индекс потребительских цен - для индексации расходов на оплату труда и отчисления на социальные нужды;

3) индекс цен производителей промышленной продукции - для индексации расходов на текущее содержание, эксплуатацию и ремонт основных средств, прочих и накладных расходов.

Годовая величина объемного показателя, учитываемого при формировании тарифов на транспортные услуги с применением метода индексации на расчетный период регулирования, определяется исходя из договоров и заявок контрагентов, но не менее величины, учтенной в действующих тарифах.