



## ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

**П Р И К А З**

31.03.2025

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 219/25

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**

Регистрация **Москва 82333**

от **26** *март* 2025.

**О внесении изменений в приложение к приказу ФСТ России  
от 27 июля 2010 г. № 156-т/1, приложение к приказу ФСТ России  
от 26 июля 2011 г. № 171-т/3 и в приказ ФАС России  
от 3 октября 2016 г. № 1401/16**

В соответствии с абзацем пятым пункта 1 статьи 4 и абзацем вторым части первой статьи 6 Федерального закона от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», пунктом 3(1) постановления Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 331 «Об утверждении Положения о Федеральной антимонопольной службе», подпунктами 5.2.9(22).6, 5.3.21.21, 5.3.21.22 пункта 5 Положения о Федеральной антимонопольной службе, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 331, пунктами 7, 8, 9 и 19 Положения о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643, подпунктами «б» и «в» пункта 1 и подпунктом «а» пункта 3 постановления Правительства Российской Федерации от 4 марта 2025 г. № 266 «О мерах государственного регулирования тарифов в отношении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании и оказания услуг



по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении»  
п р и к а з ы в а ю:

1. Внести в тарифы, сборы и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин», ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», при данных перевозках, цен (тарифов) на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, а также правил их применения (Тарифное руководство), утвержденные приказом ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2010 г., регистрационный № 18394), с изменениями, внесенными приказами ФСТ России от 28 октября 2010 г. № 265-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 13 декабря 2010 г., регистрационный № 19167), от 26 июля 2011 г. № 169-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 6 сентября 2011 г., регистрационный № 21739), от 4 мая 2012 г. № 87-т/10 (зарегистрирован Минюстом России 18 мая 2012 г., регистрационный № 24214), от 22 июня 2012 г. № 153-т/1 (зарегистрирован Минюстом России 12 июля 2012 г., регистрационный № 24896), от 9 ноября 2012 г. № 262-т/1 (зарегистрирован

Минюстом России 18 декабря 2012 г., регистрационный № 26165), приказами ФАС России от 23 декабря 2016 г. № 1836/16 (зарегистрирован Минюстом России 28 декабря 2016 г., регистрационный № 45009), от 29 апреля 2019 г. № 548/19 (зарегистрирован Минюстом России 31 мая 2019 г., регистрационный № 54796), от 5 декабря 2019 г. № 1602/19 (зарегистрирован Минюстом России 12 декабря 2019 г., регистрационный № 56788), от 27 декабря 2019 г. № 1766/19 (зарегистрирован Минюстом России 31 января 2020 г., регистрационный № 57395), от 27 апреля 2020 г. № 435/20 (зарегистрирован Минюстом России 15 мая 2020 г., регистрационный № 58355), от 15 ноября 2024 г. № 863/24 (зарегистрирован Минюстом России 21 ноября 2024 г., регистрационный № 80275) (далее – Тарифное руководство), следующие изменения:

1.1. Дополнить главу II Тарифного руководства пунктом 2.1.7 следующего содержания:

«2.1.7. Тарифы на перевозку детей железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в поездах дальнего следования, установленные в приложениях 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 к настоящему Тарифному руководству, применяются в отношении перевозки пассажиров в возрасте до 10 лет, являющихся гражданами Российской Федерации.

Тарифы на перевозку взрослого пассажира железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в поездах дальнего следования, установленные в приложениях 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17 к настоящему Тарифному руководству, применяются в отношении перевозки пассажиров, не указанных в абзаце первом настоящего пункта.».

1.2. В главе IV Тарифного руководства:

в абзаце четвертом подпункта 4.1.2.1.1 пункта 4.1 слова «Минфина России» заменить словами «Гохрана России»;

в подпункте 4.1.2.1.2 пункта 4.1:

в абзаце втором слова «Минфина России» заменить словами «Гохрана России»;

в абзаце четвертом слова «грузов Центрального банка Российской Федерации, Минфина России в вагонах принадлежности Центрального банка Российской Федерации, Минфина России» заменить словами «грузов Центрального банка Российской Федерации, Минфина России, Гохрана России в вагонах принадлежности Центрального банка Российской Федерации и Гохрана России»;

в абзаце пятом слова «грузов Центрального банка Российской Федерации и Минфина России в вагонах принадлежности Центрального банка Российской Федерации и Минфина России» заменить словами «грузов Центрального банка Российской Федерации, Минфина России и Гохрана России в вагонах принадлежности Центрального банка Российской Федерации и Гохрана России».

2. Внести в Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории «СВ» и «купе») в целях определения экономически обоснованного уровня тарифов на данные перевозки, утвержденные приказом ФСТ России от 26 июля 2011 г. № 171-т/3 (зарегистрирован Минюстом России 24 августа 2011 г., регистрационный № 21685), изменения согласно приложению к настоящему приказу.

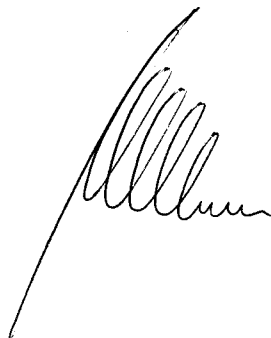
3. Внести в приказ ФАС России от 3 октября 2016 г. № 1401/16 «Об установлении коэффициента к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородных поездах в регулируемом сегменте пригородных пассажирских перевозок» (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2016 г., регистрационный № 44115) с изменениями, внесенными приказом ФАС России от 6 декабря 2019 г. № 1605/19 (зарегистрирован

Минюстом России 19 декабря 2019 г., регистрационный № 56890), следующие изменения:

в пункте 1 слова «по 31 декабря 2030 г.» заменить словами «по 31 декабря 2035 г.»;

в пункте 2 слова «по 31 декабря 2030 года» заменить словами «по 31 декабря 2035 года».

Руководитель

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end, positioned between the words 'Руководитель' and 'М.А. Шаскольский'.

М.А. Шаскольский

Приложение  
к приказу ФАС России  
от 31.03.2025 № 219/25

**Изменения, вносимые в Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории «СВ» и «купе») в целях определения экономически обоснованного уровня тарифов на данные перевозки, утвержденные приказом ФСТ России от 26 июля 2011 г. № 171-т/З**

1. Абзац второй пункта 3 изложить в следующей редакции:

«Расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки в дальнем следовании пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении осуществляется регулирующим органом для субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД»), для субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «Железные дороги Якутии» (далее – ОАО АК «ЖДЯ»), и для субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «Федеральная пассажирская компания» (далее – АО «ФПК»), АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» (далее – АО ТК «ГСЭ»), АО «Пассажирская компания «Сахалин» (далее – АО «ПКС»)).».

2. Пункт 6 изложить в следующей редакции:

«6. Расчет необходимой валовой выручки осуществляется на текущий период регулирования (период  $t$ ), очередной период регулирования (период  $t+1$ ) и на плановый период двух последующих лет регулирования (первый плановый период  $t+2$ , второй плановый период  $t+3$ ) на основе отчетных данных о результатах финансово-хозяйственной деятельности субъекта регулирования в финансовом году, предшествующем текущему периоду регулирования (период  $t-1$ ), результатов распределения фактических затрат по видам деятельности субъекта регулирования (с выделением регулируемого сегмента) и по тарифным составляющим, прогноза расходов на текущий период регулирования, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования, прогнозных значений индексов инфляции и индексов цен производителей на текущий период регулирования, очередной период регулирования и на первый плановый период регулирования, прогнозных значений эксплуатационных показателей работы субъекта регулирования, используемых для проектирования затрат на текущий период регулирования, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования.»

3. Пункт 7 изложить в следующей редакции:

«7. Экономически обоснованный уровень тарифов на перевозки в дальнем следовании пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в регулируемом секторе определяется и устанавливается в виде коэффициентов приведения действующих тарифов к экономически обоснованному уровню. Данные коэффициенты приведения рассчитываются как отдельно по каждому виду регулируемых перевозок, предусмотренных пунктом 4 Методических указаний, так и средневзвешенно для плацкартных и общих вагонов исходя из размера необходимой валовой выручки, определенной по соответствующему виду перевозок на текущий период регулирования, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования и проектируемого на текущий и очередной периоды регулирования и на плановый период двух последующих лет

регулирования размера доходов по соответствующему виду регулируемых услуг при условии работы субъекта регулирования по действующим тарифам, а также ожидаемой в текущем периоде и прогнозируемой на очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования динамики пассажирооборота.».

4. В пункте 8:

а) в абзацах шестом – восьмом слова «и очередной период регулирования» заменить словами «, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования»;

б) в абзаце тринадцатом слова «и прогнозируемый на очередной период регулирования.» заменить словами «, прогнозируемый на очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования.».

5. Пункт 15 изложить в следующей редакции:

«15. Для формирования базового уровня расходов по видам регулируемых перевозок, предусмотренных пунктом 4 Методических указаний, производится распределение совокупных расходов субъекта регулирования, связанных с железнодорожной перевозкой пассажиров в дальнем следовании, по видам тяги, видам предоставляемых услуг, видам сообщений и типам подвижного состава. При этом распределение расходов субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО «РЖД»), производится в соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденным приказом Минтранса России от 23 октября 2018 г. № 373<sup>1</sup> (далее – Приказ Минтранса России от 23 октября 2018 г. № 373).

Определение расходов для субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «ФПК», АО ТК «ГСЭ», АО «ПКС»), производится в соответствии с Приказом Минтранса России от 23 октября 2018 г. № 373 и в порядке, изложенном в пункте 16 Методических указаний.



Определение расходов для субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «ЖДЯ»), производится в соответствии с Приказом Минтранса России от 23 октября 2018 г. № 373 и в порядке, изложенном в пункте 17 Методических указаний.».

6. Пункт 15 дополнить сноской 1 следующего содержания:

«<sup>1</sup> Зарегистрирован Минюстом России 1 февраля 2019 г., регистрационный № 53656, с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 7 июня 2021 г. № 176 (зарегистрирован Минюстом России 10 ноября 2021 г., регистрационный № 65744).».

7. В пункте 16 слова «для ОАО «ФПК» заменить словами «для субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «ФПК», АО ТК «ГСЭ», АО «ПКС»)».

8. В пункте 17 слова «для ОАО АК «ЖДЯ» заменить словами «для субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «ЖДЯ»)».

9. В подпункте 17.1 пункта 17 слова «для ОАО АК «ЖДЯ» заменить словами «для субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «ЖДЯ»)».

10. Пункт 19 изложить в следующей редакции:

«Расчет затрат, учитываемых при определении экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании, на текущий период регулирования, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования производится на основе отчетных данных о расходах за период, предшествующий текущему, сформированных в разрезе тарифных составляющих и элементов затрат согласно приложению 3 для субъекта

регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО «РЖД»), приложению 4 – для субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «ЖДЯ»), приложению 5 – для субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «ФПК», АО ТК «ГСЭ», АО «ПКС»). При этом в части расходов по оплате услуг инфраструктуры и расходов по оплате услуг локомотивной тяги базовый уровень затрат по соответствующим тарифным составляющим, сформированных на основе отчетных данных субъекта регулирования, корректируется путем уменьшения на величину затрат по оплате услуг инфраструктуры и услуг локомотивной тяги при осуществлении перевозки пассажиров в дальнем следовании между станциями, расположенными на территории Российской Федерации, в поездах формирования иностранных государств. В случае отсутствия данных о величине указанных затрат отчетный уровень расходов по оплате услуг инфраструктуры, связанных с перевозкой пассажиров в дальнем следовании между станциями, расположенными на территории Российской Федерации, в поездах формирования иностранных государств, уменьшается на величину доходов по инфраструктурной составляющей, отчетный уровень расходов по оплате услуг локомотивной тяги – на величину доходов по локомотивной составляющей.

Оценка ожидаемых затрат в текущем периоде, прогноз затрат на очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования выполняется по составляющим затрат и элементам затрат с учетом:

ожидаемых в текущем периоде, прогнозных на очередной период регулирования и на первый плановый период регулирования цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий (индексов роста тарифов на электрическую энергию для всех категорий потребителей, за исключением населения), индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке;

для второго планового периода регулирования ожидаемых на первый плановый период регулирования цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий (индексов роста тарифов на электрическую энергию для всех категорий потребителей, за исключением населения), индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке;

ожидаемого в текущем периоде и прогнозируемого на период регулирования изменения объемов вагонокилометровой работы по вагонной, моторвагонной, инфраструктурной и вокзальной составляющим, поездокилометровой работы (без учета моторвагонного подвижного состава) и количества отправленных пассажиров (в части расходов по продаже билетов на поезда дальнего следования) по локомотивной составляющей, связанных с перевозкой в дальнем следовании пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении;

долей затрат, зависящих и не зависящих от объемов работы, по каждому элементу затрат (кроме амортизации), принимаемых к расчету на основании обосновывающих документов, представленных субъектом регулирования по согласованию с регулирующим органом с учетом проведенных исследований и экспертных оценок. В случае если значения указанных показателей не представляются субъектом регулирования либо не подтверждены соответствующими обосновывающими расчетами, регулирующим органом при проектировании экономически обоснованных затрат используются доли затрат, зависящих и не зависящих от объемов работ, в среднем по отрасли;

ставок платы за услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, ожидаемых в текущем периоде, прогнозируемых на очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования объемов потребления данных услуг, определяемых на основании заключенных или планируемых к заключению договоров с соответствующими сторонними организациями;

долей фактических затрат по вагонной, локомотивной, инфраструктурной, вокзальной составляющим (моторвагонной, инфраструктурной, вокзальной),

отнесенных на соответствующий вид регулируемых услуг на основании результатов распределения расходов по видам деятельности субъекта регулирования, в общем объеме затрат организации по соответствующей тарифной составляющей в части перевозок локомотивной тягой (моторвагонной тягой).».

11. Абзац двадцатый пункта 20 после слов «на очередной период регулирования» дополнить словами «и на плановый период двух последующих лет регулирования».

12. Пункт 23 после слов «на очередной период регулирования» дополнить словами «и на плановый период двух последующих лет регулирования».

13. В абзаце первом пункта 24 слова «и прогнозируемых на очередной период регулирования» заменить словами «, прогнозируемых на очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования».

14. В абзаце пятом пункта 26 слова «и очередной период регулирования» заменить словами «, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования».

15. Пункт 35 изложить в следующей редакции:

«35. Доходы по регулируемой деятельности, связанные с перевозкой пассажиров в дальнем следовании, проектируются на текущий период регулирования, очередной период регулирования и на плановый период двух последующих лет регулирования.».

16. Пункт 35 дополнить подпунктами 35.1–35.4 следующего содержания:

«35.1. Для организации, осуществляющей перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в поездах дальнего следования по регулируемым государством тарифам, с наибольшим количеством отправленных пассажиров в поездах дальнего следования за предшествующий текущему периоду регулирования (далее – Крупнейший перевозчик) доходы проектируются:

на текущий период регулирования с учетом тарифов для текущего периода, определенных в соответствии с параметрами индексации тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании

в регулируемом секторе (сегменте), установленными прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на текущий период регулирования;

на очередной период регулирования с учетом тарифов для текущего периода, определенных в соответствии с параметрами индексации тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом секторе (сегменте), установленными прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на текущий период регулирования;

на первый плановый период с учетом тарифов для текущего периода регулирования, определенных в соответствии с параметрами индексации тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом секторе (сегменте), установленными прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на текущий период регулирования и с применением средневзвешенного для плацкартных и общих вагонов коэффициента приведения к экономически обоснованному уровню тарифа (далее – Коэффициент), рассчитанного за очередной период;

на второй плановый период с учетом тарифов для текущего периода регулирования, определенных в соответствии с параметрами индексации тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом секторе (сегменте), установленными прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на текущий период регулирования и с последовательным применением Коэффициентов, рассчитанных за очередной и первый плановый периоды.

35.2. Для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, доходы проектируются с учетом тарифов, определенных для текущего периода регулирования, очередного периода и планового периода первого последующего года регулирования тарифов и в соответствии с параметрами индексации тарифов на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в регулируемом секторе (сегменте),

установленными прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период.

35.3. Для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, доходы проектируются для второго планового периода регулирования тарифов в соответствии с параметрами индексации тарифов на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в регулируемом секторе (сегменте), установленными прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на первый плановый период регулирования.

35.4. Расчет доходов осуществляется по каждой тарифной составляющей в структуре соответствующей регулируемой перевозки. При этом объемы доходов по инфраструктурной, вокзальной и локомотивной составляющим корректируются путем уменьшения на величину доходов по указанным тарифным составляющим от перевозки пассажиров в дальнем следовании между станциями, расположенными на территории Российской Федерации, в поездах формирования иностранных государств. Расчет доходов осуществляется по соответствующей тарифной составляющей по следующей формуле:

$$D_{\text{действ.тар}} = D_{\text{взр}} + D_{\text{привдет5-10}} + D_{\text{прочусл}} \quad (27),$$

где:

$D_{\text{взр}}$  — доходы от перевозок в дальнем следовании взрослых пассажиров, включая граждан — получателей льгот федерального уровня, а также детей — граждан Российской Федерации в возрасте от 10 до 18 лет, проектируемые на период регулирования при условии установления в отношении данной категории пассажиров действующих тарифов на перевозку взрослых пассажиров (без учета их индексации, предусмотренной на соответствующий период регулирования);

$D_{\text{привдет5-10}}$  — доходы от перевозок в дальнем следовании детей — граждан Российской Федерации в возрасте 5–10 лет, проектируемые на период

регулирования при условии установления в отношении данной категории пассажиров действующих тарифов на перевозку детей;

$D_{проч\text{усл}}$  – размер доходов от реализации дополнительных услуг, связанных с перевозкой пассажиров, отнесенных на соответствующую тарифную составляющую в доле пропорционально доходам субъекта регулирования, рассчитанным для соответствующего вида регулируемых услуг по соответствующей тарифной составляющей при условии сохранения действующих тарифов.».

17. Пункт 37 изложить в следующей редакции:

«37. Коэффициенты приведения действующих тарифов к экономически обоснованному уровню по  $i$ -му виду регулируемых перевозок локомотивной тягой, по вагонной, локомотивной, инфраструктурной, вокзальной составляющим ( $K_{\text{ваг,эо}}^{i,\text{лок}}$ ,  $K_{\text{лок,эо}}^{i,\text{лок}}$ ,  $K_{\text{инфр,эо}}^{i,\text{лок}}$ ,  $K_{\text{вокз,эо}}^{i,\text{лок}}$ ) определяются по каждой тарифной составляющей в соответствии со следующими формулами:

$$K_{\text{ваг,эо}}^{i,\text{лок}} = \frac{HBB_{\text{ваг}}^{i,\text{лок}}}{D_{\text{ваг,действтар}}^{i,\text{лок}}} \quad (28),$$

$$K_{\text{лок,эо}}^{i,\text{лок}} = \frac{HBB_{\text{лок}}^{i,\text{лок}}}{D_{\text{лок,действтар}}^{i,\text{лок}}} \quad (29),$$

$$K_{\text{инфр,эо}}^{i,\text{лок}} = \frac{HBB_{\text{инфр}}^{i,\text{лок}}}{D_{\text{инфр,действтар}}^{i,\text{лок}}} \quad (30),$$

$$K_{\text{вокз,эо}}^{i,\text{лок}} = \frac{HBB_{\text{вокз}}^{i,\text{лок}}}{D_{\text{вокз,действтар}}^{i,\text{лок}}} \quad (31),$$

где:

$D_{\text{ваг,действтар}}^{i,\text{лок}}$ ,  $D_{\text{лок,действтар}}^{i,\text{лок}}$ ,  $D_{\text{инфр,действтар}}^{i,\text{лок}}$ ,  $D_{\text{вокз,действтар}}^{i,\text{лок}}$  – доходы по  $i$ -му виду регулируемых перевозок локомотивной тягой, по вагонной, локомотивной, инфраструктурной и вокзальной составляющим соответственно, проектируемые на период регулирования с учетом фактически действующих в текущем периоде

тарифов, планируемых на очередной и на плановый период двух последующих лет регулирования тарифов, определенных для Крупнейшего перевозчика в соответствии с подпунктом 35.1 пункта 35 Методических указаний, для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, в соответствии с подпунктами 35.2 и 35.3 пункта 35 Методических указаний;

$HBB_{ваг}^{i,лок}$ ,  $HBB_{лок}^{i,лок}$ ,  $HBB_{инфр}^{i,лок}$ ,  $HBB_{вокз}^{i,лок}$  – объемы необходимой валовой выручки, рассчитанные по  $i$ -му виду регулируемых перевозок локомотивной тягой, по вагонной, локомотивной, инфраструктурной и вокзальной составляющим соответственно.

Итоговый коэффициент приведения действующих тарифов к экономически обоснованному уровню по  $i$ -му виду регулируемых перевозок локомотивной тягой ( $K_{эо}^{i,лок}$ ) определяется по следующей формуле:

$$K_{эо}^{i,лок} = \frac{HBB^{i,лок}}{D_{действтар}^{i,лок}} \quad (32),$$

где:

$HBB^{i,лок}$  – размер необходимой валовой выручки по  $i$ -му виду регулируемых перевозок локомотивной тягой;

$D_{действтар}^{i,лок}$  – совокупные доходы по  $i$ -му виду регулируемых перевозок локомотивной тягой, проектируемые на период регулирования с учетом фактически действующих в текущем периоде тарифов, планируемых на очередной и на плановый периоды двух последующих лет регулирования тарифов, определенных для Крупнейшего перевозчика в соответствии с подпунктом 35.1 пункта 35 Методических указаний, для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, – в соответствии с подпунктами 35.2 и 35.3 пункта 35 Методических указаний.



Средневзвешенный коэффициент приведения действующих тарифов к экономически обоснованному уровню для регулируемых перевозок локомотивной тягой в плацкартных и общих вагонах ( $K_{зо}^{ср, лок}$ ) определяется по следующей формуле:

$$K_{зо}^{ср, лок} = \frac{HBB^{пл, лок} + HBB^{общ, лок}}{D_{действтар}^{пл, лок} + D_{действтар}^{общ, лок}} \quad (33),$$

где:

$HBB^{пл, лок}$  — необходимая валовая выручка по регулируемым перевозкам локомотивной тягой в плацкартных вагонах;

$HBB^{общ, лок}$  — необходимая валовая выручка по регулируемым перевозкам локомотивной тягой в общих вагонах;

$D_{действтар}^{пл, лок}$  — совокупные доходы по регулируемым перевозкам локомотивной тягой в плацкартных вагонах, проектируемые на период регулирования с учетом фактически действующих в текущем периоде тарифов, планируемых на очередной и на плановый период двух последующих лет регулирования тарифов, определенных для Крупнейшего перевозчика в соответствии с подпунктом 35.1 пункта 35 Методических указаний, для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, в соответствии с подпунктами 35.2 и 35.3 пункта 35 Методических указаний;

$D_{действтар}^{общ, лок}$  — совокупные доходы по регулируемым перевозкам локомотивной тягой в общих вагонах, проектируемые на период регулирования с учетом фактически действующих в текущем периоде тарифов, планируемых на очередной и на плановый период двух последующих лет регулирования тарифов, определенных для Крупнейшего перевозчика в соответствии с подпунктом 35.1 пункта 35 Методических указаний, для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, в соответствии с подпунктами 35.2 и 35.3 пункта 35 Методических указаний.».

18. Пункт 38 изложить в следующей редакции:

«38. Коэффициенты приведения действующих тарифов к экономически обоснованному уровню в части перевозки пассажиров в дальнем следовании моторвагонной тягой, по моторвагонной, инфраструктурной и вокзальной составляющим ( $K_{мв,эо}^{мв}$ ,  $K_{инфр,эо}^{мв}$ ,  $K_{вокз,эо}^{мв}$ ) определяются по каждой тарифной составляющей в соответствии со следующими формулами:

$$K_{мв,эо}^{мв} = \frac{HBB_{мв}^{мв}}{D_{мв,действит}^{мв}} \quad (34),$$

$$K_{инфр,эо}^{мв} = \frac{HBB_{инфр}^{мв}}{D_{инфр,действит}^{мв}} \quad (35),$$

$$K_{вокз,эо}^{мв} = \frac{HBB_{вокз}^{мв}}{D_{вокз,действит}^{мв}} \quad (36),$$

где:

$D_{мв,действит}^{мв}$ ,  $D_{инфр,действит}^{мв}$ ,  $D_{вокз,действит}^{мв}$  — доходы от перевозки пассажиров в дальнем следовании моторвагонной тягой, по моторвагонной, инфраструктурной и вокзальной составляющим соответственно, проектируемые на период регулирования с учетом фактически действующих в текущем периоде тарифов, планируемых на очередной и на плановый период двух последующих лет регулирования тарифов, определенных для Крупнейшего перевозчика в соответствии с подпунктом 35.1 пункта 35 Методических указаний, для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, в соответствии с подпунктами 35.2 и 35.3 пункта 35 Методических указаний;

$HBB_{мв}^{мв}$ ,  $HBB_{инфр}^{мв}$ ,  $HBB_{вокз}^{мв}$  — объемы необходимой валовой выручки, рассчитанные по перевозке пассажиров в дальнем следовании моторвагонной тягой, по моторвагонной, инфраструктурной и вокзальной составляющим соответственно.

Итоговый коэффициент приведения действующих тарифов к экономически обоснованному уровню в части перевозки пассажиров в дальнем следовании моторвагонной тягой ( $K_{зо}^{мв}$ ) определяется по следующей формуле:

$$K_{зо}^{мв} = \frac{HBB^{мв}}{D_{действтар}^{мв}}, \quad (37)$$

где:

$HBB^{мв}$  – размер необходимой валовой выручки по железнодорожной перевозке пассажиров в дальнем следовании моторвагонной тягой;

$D_{действтар}^{мв}$  – доходы от перевозок пассажиров моторвагонной тягой в регулируемом секторе, проектируемые на период регулирования с учетом фактически действующих в текущем периоде тарифов, планируемых на очередной и на плановый период двух последующих лет регулирования тарифов, определенных для Крупнейшего перевозчика в соответствии с подпунктом 35.1 пункта 35 Методических указаний, для субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, за исключением Крупнейшего перевозчика, в соответствии с подпунктами 35.2 и 35.3 пункта 35 Методических указаний.».

19. В приложении 2 наименование таблицы дополнить словами «за отчетный период».

20. В приложении 3:

а) наименование таблицы 1 изложить в следующей редакции:

«Расходы субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО «РЖД»), на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании локомотивной тягой за отчетный период»;

б) наименование таблицы 2 изложить в следующей редакции:

«Расходы субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО «РЖД»), на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании моторвагонной тягой за отчетный период»;

в) наименование таблицы 3 изложить в следующей редакции:

«Исходные данные для расчета затрат субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры и перевозчика (ОАО «РЖД»), на пассажирские перевозки в дальнем следовании на период регулирования».

21. В приложении 4:

а) наименование таблицы 1 изложить в следующей редакции:

«Расходы субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «ЖДЯ»), на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании за отчетный период»;

б) наименование таблицы 2 изложить в следующей редакции:

«Исходные данные для расчета затрат субъекта регулирования, который совмещает функции владельца инфраструктуры, пользователя услуг инфраструктуры иных владельцев и перевозчика (ОАО АК «ЖДЯ»), на пассажирские перевозки в дальнем следовании на период регулирования».

22. В приложении 5:

а) наименование таблицы 1 изложить в следующей редакции:

«Расходы субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «ФПК», АО ТК «ГСЭ», АО «ПКС»), на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании локомотивной тягой за отчетный период»;

б) наименование таблицы 2 изложить в следующей редакции:

«Расходы субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании, владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «ФПК», АО ТК «ГСЭ», АО «ПКС»), на железнодорожные пассажирские перевозки в дальнем следовании моторвагонной тягой за отчетный период»;

в) наименование таблицы 3 изложить в следующей редакции:

«Исходные данные для расчета затрат субъектов регулирования, осуществляющих железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании,

владеющих железнодорожным подвижным составом на праве собственности или ином вещном праве (АО «ФПК», АО ТК «ГСЭ», АО «ПКС»), на пассажирские перевозки в дальнем следовании на период регулирования».

23. В приложении 6:

а) наименование таблицы изложить в следующей редакции:

«Прогноз объемных показателей по пассажирским перевозкам в дальнем следовании на текущий период регулирования, очередной период регулирования и два последующих плановых периода регулирования»;

б) таблицу после графы «Отклонения очередного периода регулирования к текущему (%)» дополнить графами следующего содержания:

«

Плановый период регулирования 1	Отклонения планового периода регулирования 1 к очередному (%)	Плановый период регулирования 2	Отклонения планового периода регулирования 2 к плановому периоду 1 (%)
---------------------------------	---	---------------------------------	--

».

24. В приложении 7:

а) наименование таблицы изложить в следующей редакции:

«Прогноз доходов от пассажирских перевозок в дальнем следовании на текущий период регулирования, очередной период регулирования и два последующих плановых периода регулирования»;

б) графы таблицы

«

Текущий период	Отклонения текущего периода к отчетному (%)	Очередной период регулирования	Отклонения прогнозного периода к текущему (%)
с индексацией тарифов	с индексацией тарифов		с индексацией тарифов

»

изложить в следующей редакции:

«

[illegible]

».

25. В приложении 8:

а) наименование таблицы 1 изложить в следующей редакции:

«Оценка ожидаемых затрат в текущем периоде и прогноз затрат на очередной период регулирования и два последующих плановых периода регулирования на перевозку пассажиров в дальнем следовании в общих вагонах локомотивной тяги»;

б) таблицу 1 после графы 17 дополнить графами следующего содержания:

&lt;&lt;

Индексы расчета расходов на первый плановый период регулирования				Прогноз расходов на первый плановый период регулирования	Индексы расчета расходов на второй плановый период регулирования				Прогноз расходов на второй плановый период регулирования
изменение объемов работ (услуг)	индексы изменения цен	ресурсосбережение	другие факторы изменения расходов		изменение объемов работ (услуг)	индексы изменения цен	ресурсосбережение	другие факторы изменения расходов	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27

»:

в) наименование таблицы 2 изложить в следующей редакции:

«Оценка ожидаемых затрат в текущем периоде и прогноз затрат на очередной период регулирования и два последующих плановых периода регулирования на перевозку пассажиров в дальнем следовании в плацкартных вагонах локомотивной тяги»;

г) таблицу 2 после графы 17 дополнить графами следующего содержания:

«

Индексы расчета расходов на первый плановый период регулирования				Прогноз расходов на первый плановый период регулирования	Индексы расчета расходов на второй плановый период регулирования				Прогноз расходов на второй плановый период регулирования
изменение объемов работ (услуг)	индексы изменения цен	ресурсосбережение	другие факторы изменения расходов		изменение объемов работ (услуг)	индексы изменения цен	ресурсосбережение	другие факторы изменения расходов	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27

».

## 26. В приложении 9:

а) наименование таблицы изложить в следующей редакции:

«Оценка ожидаемых затрат в текущем периоде и прогноз затрат на очередной период регулирования и два последующих плановых периода регулирования на перевозку пассажиров в дальнем следовании в моторвагонной тяге»;

б) таблицу после графы 17 дополнить графами следующего содержания:

«

Индексы расчета расходов на первый плановый период регулирования				Прогноз расходов на первый плановый период регулирования	Индексы расчета расходов на второй плановый период регулирования				Прогноз расходов на второй плановый период регулирования
изменение объемов работ (услуг)	индексы изменения цен	ресурсосбережение	другие факторы изменения расходов		изменение объемов работ (услуг)	индексы изменения цен	ресурсосбережение	другие факторы изменения расходов	
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27

».

## 27. В приложении 11:

а) наименование таблицы изложить в следующей редакции:

«Расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании в регулируемом сегменте и коэффициентов приведения устанавливаемых тарифов к их экономически обоснованному уровню за отчетный период регулирования, на текущий период регулирования, очередной период регулирования и два последующих плановых периода регулирования»;

## б) графы таблицы

«

Текущий период	Отклонения текущего периода к отчетному (%)	Очередной период регулирования	Отклонения прогнозируемого периода к текущему (%)
----------------	---	--------------------------------	---

»

изложить в следующей редакции:

«

Текущий период	Отклонения текущего периода к отчетному (%)	Очередной период регулирования	Отклонения очередного периода регулирования к текущему (%)	Плановый период регулирования 1	Отклонения планового периода регулирования 1 к очередному (%)	Плановый период регулирования 2	Отклонения планового периода регулирования 2 к плановому периоду 1 (%)
Графы «без индексации тарифов» заполняются только Крупнейшим перевозчиком, доходы по пассажирским перевозкам отражаются без индексации тарифов на соответствующий период, расходы по пассажирским перевозкам отражаются с учетом применения индексов изменения цен на соответствующий период							
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов
без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов	без индексации тарифов	с индексацией тарифов

»;

в) таблицу дополнить строками следующего содержания:

«

Средневзвешенный коэффициент приведения для плацкартных и общих вагонов	раз																
Выпадающие доходы от перевозки пассажиров, подлежащие компенсации	млн руб.																

».