



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
(МИНТРАНС ДНР)

П Р И К А З

19 апреля 2022 г.

Донецк

№ 104



Об утверждении Методики расчета тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении

С целью определения порядка установления тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, на основании части 9 статьи 8 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте», руководствуясь подпунктом 4.2.6 пункта 4.2 раздела IV Положения о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденного Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики от 22 декабря 2021 г. № 103-6,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Методику расчета тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (прилагается).
2. Департаменту автомобильного и железнодорожного транспорта направить настоящий Приказ в установленном законодательством порядке на

государственную регистрацию в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики.

3. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на заместителя Министра транспорта Донецкой Народной Республики в соответствии с распределением обязанностей.

4. Настоящий Приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Министр



Д.В. Подлипанов

УТВЕРЖДЕНА
Приказом Министерства
транспорта
Донецкой Народной Республики
от 11 апреля 2022 г. № 104

МЕТОДИКА
расчета тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом
в пригородном сообщении

I. Общие положения

1.1. Настоящая Методика расчета тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (далее – Методика) разработана в соответствии с частью 9 статьи 8 Закона Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте» и определяет порядок установления тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

1.2. Методика предназначена для перевозчика при установлении тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

II. Основные термины и определения

2.1. Термины, приведенные в Методике, употребляются в таком значении:

операционная деятельность – основная деятельность перевозчика, кроме финансовой деятельности;

отчетный период – календарный год, предшествующий текущему периоду;

плановый период – период продолжительностью один год, принимаемый для расчета прогнозных показателей, учитываемых в тарифе;

плановая прибыль – это сумма денежных средств, предназначенных для возмещения расходов перевозчика на развитие операционной деятельности, социальной сферы, материального стимулирования работников, связанных с предоставлением услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

плановая себестоимость услуг – расходы перевозчика в денежном выражении, осуществляющего операционную деятельность, связанную с предоставлением услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

текущий период – год (полугодие), предшествующий плановому периоду.

2.2. В настоящей Методике иные термины употребляются в значениях, предусмотренных Законами Донецкой Народной Республики «О железнодорожном транспорте», «О налоговой системе», «О бухгалтерском учете».

III. Порядок установления тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении

3.1. Установление тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляется в соответствии с запланированными на год (на основании фактических) объемов перевозок пассажиров, с использованием плановой себестоимости услуг, ставок налогов, сборов и обязательных платежей в плановом периоде, плановой прибыли.

3.2. Тариф согласно данной Методике рассчитывается методом определения экономически обоснованных расходов (затрат).

3.3. Экономически обоснованными признаются документально подтвержденные бухгалтерские данные о расходах (затратах) перевозчика, выраженные в денежной форме.

3.4. Оценка обоснованности расходов (затрат) перевозчиком проводится за три периода: отчетный (факт), текущий (ожидаемый) и плановый (прогноз).

3.5. Тариф, определенный по этой Методике, должен обеспечить покрытие экономически обоснованных затрат на предоставление услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и получение прибыли.

3.6. Тариф на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении определяется на основе:

документально подтвержденных бухгалтерских данных о фактических расходах (затратах) перевозчика в отчетном периоде;

документально подтвержденных бухгалтерских данных об ожидаемых расходах (затратах) перевозчика в текущем периоде и прогноза расходов (затрат) перевозчика на плановый период, включаемых в плановую себестоимость услуг;

прогнозных (на основании фактических) объемов перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

данных о маршрутах следования поездов (с указанием номеров поездов, периодичности курсирования и их составности на летний и зимний периоды) по территории Донецкой Народной Республики за отчетный и текущий периоды.

3.7. Расходы при установлении экономически обоснованного тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении определяются Положением (стандартом) бухгалтерского учета 16 «Расходы», утвержденным приказом Министерства финансов Украины от 31 декабря 1999 г. № 318, зарегистрированным в Министерстве юстиции Украины 19 января 2000 г. под № 27/4248, действующим на основании части 2 статьи 86 Конституции Донецкой Народной Республики и Постановления Совета Министров Донецкой Народной Республики от 02 июня 2014 г. № 9-1 «О применении Законов на территории ДНР в переходный период».

3.8. Перечень и состав статей калькулирования производственной себестоимости услуг на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении устанавливается перевозчиком.

Перевозчик самостоятельно формирует свою учетную политику, руководствуясь законодательством Донецкой Народной Республики.

IV. Учет расходов при установлении экономически обоснованного тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении

4.1. К учету принимаются:

фактические (ожидаемые) расходы перевозчика за отчетный и текущий периоды по каждой составляющей затрат в разрезе элементов затрат: производственные (прямые), общепроизводственные и административные;

прогнозные расходы перевозчика на плановый период по каждой составляющей затрат в разрезе элементов затрат: производственные (прямые), общепроизводственные и административные.

4.2. При определении ожидаемых объемов перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на текущий период и прогнозных объемов на плановый период принимается во внимание фактическая (за три года, предшествующих текущему периоду) и прогнозируемая динамика (увеличения/снижения) количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

В случае отклонения прогнозного значения пассажирооборота на плановый период и фактически сложившегося пассажирооборота по данным текущего периода, перевозчик учитывает данные изменения при установлении экономически обоснованного тарифа в последующие периоды.

4.3. В целях определения расходов перевозчика на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на текущий период (ожидаемые по году) и на

плановый период, используются отчетные данные за период, предшествующий текущему, на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, сгруппированные по элементам расходов, с выделением производственных (прямых), общепроизводственных, административных.

4.4. Оценка ожидаемых расходов в текущем периоде и прогнозных расходов перевозчика на плановый период на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении выполняется по элементам затрат с учетом ожидаемых в текущем периоде и прогнозных показателей на плановый период регулирования цен (тарифов) на продукцию (услуги) субъектов хозяйствования (индексов роста тарифов на электрическую энергию), индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, доведенных на текущий и плановый периоды.

4.5. Оценка ожидаемых расходов в текущем периоде и прогнозных расходов перевозчика на плановый период на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении выполняется в следующем порядке:

4.5.1. При определении ожидаемых расходов на текущий период и прогнозных расходов на плановый период применяется процент изменения объемов пассажирооборота в пригородном сообщении.

4.5.2. Оценка ожидаемых производственных (прямых) расходов на текущий период и прогноз расходов перевозчика на плановый период на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по элементам расходов выполняется в следующем порядке:

затраты на оплату труда ($\Phi_{тек}$) рассчитываются по формуле:

$$\Phi_{тек} = (\Phi_{отч} - \Phi_{пр,отч}) \cdot \frac{ИПЦ}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(\phi)} \cdot \Delta ИОР_{тек}}{100} \right) + \Phi_{пр(тек)}, \text{ где:}$$

$\Phi_{отч}$ – расходы на оплату труда в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\Phi_{пр,отч}$ – прочие затраты на оплату труда в отчетном периоде, предшествующем текущему;

ИПЦ – прогнозное значение индекса инфляции, установленного в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

$\alpha V_{(\phi)}$ – доля расходов на оплату труда, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, определяется с учетом анализа зависимости затрат

перевозчика от объемов услуг за три года (при отсутствии принимается равной 1);

$\Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}$ – прогнозируемое изменение объемных (количественных) показателей деятельности перевозчика в части перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в текущем периоде по сравнению с предыдущим отчетным периодом, %;

$\Phi_{\text{пр(тек)}}$ – прочие затраты на оплату труда, планируемые в текущем периоде, учитываемые в составе расходов на оплату труда;

отчисления на общеобязательное государственное социальное страхование ($O_{\text{тек}}$) рассчитываются по формуле:

$$O_{\text{тек}} = \Phi_{\text{тек}} \cdot K_c, \text{ где:}$$

K_c – единый социальный взнос на затраты на оплату труда;

материальные затраты (МЗ) складываются из расходов на топливо (Т), расходов на электроэнергию (Э), расходов по материалам (М) и прочих материальных затрат ($\Pi_{\text{мз}}$):

$$\text{МЗ} = \text{Т} + \text{Э} + \text{М} + \Pi_{\text{мз}}, \text{ где:}$$

Т – расходы на топливо;

Э – расходы на электроэнергию;

М – расходы по материалам;

$\Pi_{\text{мз}}$ – прочие материальные затраты;

расходы на топливо (Т) рассчитываются по формуле:

$$\text{Т} = \text{Т}_m + \text{Т}_{\text{нн}}, \text{ где:}$$

Т_m – расходы на топливо на тягу поездов;

$\text{Т}_{\text{нн}}$ – расходы на топливо на прочие нужды;

расходы на топливо на тягу поездов (Т_m) рассчитываются по формуле:

$$\text{Т}_m = \text{Т}_{m,\text{отч}} \cdot \frac{I_n}{100} \cdot \left(1 + \frac{\Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), \text{ где:}$$

$\text{Т}_{m,\text{отч}}$ – расходы на топливо на тягу поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

I_n – прогнозируемое значение индекса цен на топливо, установленное в процентах, на текущий период (в среднем за текущий год к предыдущему году);

расходы на топливо на прочие нужды ($\text{Т}_{\text{нн}}$) рассчитываются по формуле:

$$\text{Т}_{\text{нн}} = \text{Т}_{\text{нн,отч}} \cdot \frac{I_n}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(m)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{\text{тек}}}{100} \right), \text{ где:}$$

$T_{nn,отч}$ – расходы на топливо на прочие нужды в отчетном периоде;

$\alpha V_{(m)}$ – доля расходов на топливо на прочие нужды, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

расходы на электроэнергию (\mathcal{E}) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E} = \mathcal{E}_m + \mathcal{E}_{nn}, \text{ где:}$$

\mathcal{E}_m – расходы на электроэнергию на тягу поездов;

\mathcal{E}_{nn} – расходы на электроэнергию на прочие нужды;

расходы на электроэнергию на тягу поездов (\mathcal{E}_m) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_m = \mathcal{E}_{m,отч} \cdot \frac{I_{эл}}{100} \cdot \left(1 + \frac{\Delta \text{ИОР}_{тек}}{100} \right), \text{ где:}$$

$\mathcal{E}_{m,отч}$ – расходы на электроэнергию на тягу поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$I_{эл}$ – прогнозное значение индекса роста цен на электроэнергию, выраженное в процентах, на текущий период;

расходы на электроэнергию на прочие нужды (\mathcal{E}_{nn}) рассчитываются по формуле:

$$\mathcal{E}_{nn} = \mathcal{E}_{nn,отч} \cdot \frac{I_{эл}}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(эл)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{тек}}{100} \right), \text{ где:}$$

$\mathcal{E}_{nn,отч}$ – расходы на электроэнергию на прочие нужды поездов в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(эл)}$ – доля расходов на электроэнергию на прочие нужды, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

расходы на материалы (М) рассчитываются по формуле:

$$M = M_{отч} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(M)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{тек}}{100} \right), \text{ где:}$$

$M_{отч}$ – расходы на материалы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(M)}$ – доля расходов на материалы, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

прочие материальные затраты ($\Pi_{мз}$) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{мз} = \Pi_{мз,отч} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(мз)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{тек}}{100} \right), \text{ где:}$$

$\Pi_{мз,отч}$ – прочие материальные затраты в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(мз)}$ – доля прочих материальных затрат, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

амортизация (A) рассчитывается по формуле:

$$A = \frac{A_{отч}^{пр} \cdot A_{тек}}{A_{отч}}, \text{ где:}$$

$A_{отч}^{пр}$ – затраты на амортизацию перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в отчетном периоде;

$A_{отч}$ – затраты на амортизацию перевозчика в целом в отчетном периоде;

$A_{тек}$ – затраты на амортизацию перевозчика в целом в текущем периоде,

определяемые по следующей формуле:

$$A_{тек} = \{ (\Phi_{нг} \cdot K_n) + \Phi_{ввод} - \Phi_{выб} \} \cdot N_{ам}, \text{ где:}$$

$\Phi_{нг}$ – среднегодовая стоимость основных фондов на начало текущего периода;

$\Phi_{ввод}$ – среднегодовая стоимость вводимых фондов;

$\Phi_{выб}$ – среднегодовая стоимость выбывающих фондов;

K_n – коэффициент переоценки основных фондов в текущем периоде;

$N_{ам}$ – усредненная норма амортизационных отчислений;

прочие прямые расходы ($\Pi_{тек}$) рассчитываются по формуле:

$$\Pi_{тек} = \Pi_{отч} \cdot \frac{\text{ИПЦ}}{100} \cdot \left(1 + \frac{\alpha V_{(пр)} \cdot \Delta \text{ИОР}_{тек}}{100} \right), \text{ где:}$$

$\Pi_{отч}$ – прочие прямые расходы в отчетном периоде, предшествующем текущему;

$\alpha V_{(пр)}$ – доля прочих прямых расходов, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

4.6. При оценке ожидаемых производственных (прямых) расходов на текущий период по каждому элементу расходов осуществляются корректировки фактических данных о расходах, производимые с учетом

выявленных по данным отчетности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат (увеличения/снижения удельного веса соответствующего элемента расходов) в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления операционной деятельности перевозчика.

4.7. Расчет расходов, ожидаемых в плановом периоде, производится по каждой составляющей в разрезе расходов, а именно по каждому элементу затрат, осуществляется по следующей формуле:

$$E_p = (E_{тек} \pm E_{кор}) \cdot I_p \cdot \left(1 + \frac{\alpha V \cdot \Delta ИОР_p}{100} \right), \text{ где:}$$

$E_{тек}$ – величина расходов перевозчика по соответствующим затратам, рассчитанная на текущий период;

I_p – значение индекса инфляции на плановый период, применяемого к соответствующим затратам;

αV – доля расходов, зависящих от объемов услуг перевозчика в части перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

$E_{кор}$ – величина корректировки расходов по соответствующим затратам, производимой с учетом планируемого на текущий период сокращения затрат перевозчика от реализации организационно-технических мероприятий, применения ресурсосберегающих технологий, а также влияния других факторов на величину ожидаемых в текущем периоде расходов перевозчика.

4.8. При оценке ожидаемых расходов на текущий период и прогнозных на плановый период общепроизводственных (ОПР) и административных расходов (АР) перевозчика на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении определяется исходя из отчетных (ожидаемых) показателей пропорционально производственным (прямым) расходам на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

По элементам затрат общепроизводственные и административные расходы рассчитываются долей каждого элемента в общих расходах (общепроизводственных или административных соответственно).

4.9. Расходы, учитываемые при установлении тарифа на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении ($E_m^{рег}$), определяемые на плановый период, рассчитываются следующим образом:

$$E_m^{рег} = Ппр_{рег}^{рег} + ОПР + АР, \text{ где:}$$

Ппр_{pe}^{peg} – производственные (прямые) расходы перевозчика, определенные на плановый период на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

ОПР – общепроизводственные расходы перевозчика, определенные на плановый период на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

АР – административные расходы перевозчика, определенные на плановый период на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

4.10. Для расчета экономически обоснованного тарифа на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (T_{zo}) применяется следующая формула:

$$T_{zo} = \frac{E_m^{peg}}{P_{nac}}, \text{ где:}$$

T_{zo} – экономически обоснованный тариф, установленный на перевозку одного пассажира за один километр (рос. руб./пасс-км);

E_m^{peg} – расходы, учитываемые при установлении тарифа на организацию и осуществление перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (рос. руб.);

P_{nac} – запланированные на год (на основании фактических) объемы перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (пасс-км).

Директор Департамента
автомобильного и железнодорожного
транспорта

М.А. Мураев