

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

### *Утративший силу*

Приказ Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 2 декабря 2015 года № 752. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 января 2016 года № 12866. Утратил силу приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 22 мая 2020 года № 42.

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

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министерства национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Преамбула в редакции приказа Министерства национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

#### 1. Утвердить:

1) Методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов согласно приложению 1 к настоящему приказу;

2) Методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морского порта, оказываемые по договору концессии согласно приложению 2 к настоящему приказу;

3) исключен приказом Министерства национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

4) исключен приказом Министерства национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

5) исключен приказом Министерства национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

6) исключен приказом Министерства национальной экономики РК от 23.01.2017

№ 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

7) Методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта, оказываемые по договору концессии согласно приложению 7 к настоящему приказу.

2. Комитету по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики Республики Казахстан обеспечить в установленном законодательством Республики Казахстан порядке:

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

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и в информационно-правовой системе "Әділет";

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства национальной экономики Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого вице-министра национальной экономики Республики Казахстан.

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

Министр

национальной экономики

Республики Казахстан

Е. Досаев

"СОГЛАСОВАН"

Министр по инвестициям и  
развитию Республики Казахстан

\_\_\_\_\_ А. Исекешев

от "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 2015 год

Приложение 1  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов**

### **1. Общие положения**

1. Настоящая Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов (далее – Методика) разработана в

соответствии с Законами Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях", от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании", Особым порядком формирования затрат, применяемым при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий, утвержденным приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 25 апреля 2013 года № 130-ОД, зарегистрированным в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8480 (далее – Особый порядок) и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан.

**Сноска. Преамбула в редакции Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

2. Настоящая Методика определяет механизм расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары) морских портов.

3. В Методике применяются следующие понятия:

балластные воды – морские воды, используемые для загрузки бункера судна для обеспечения безопасной для мореплавания осадки судна;

брутто-регистрационный тоннаж – величина, характеризующая вместимость (объем) судна;

генеральные грузы – любые тарные и штучные грузы, перевозимые на морских судах сборными партиями;

партия груза – определенное количество груза, занимающее часть грузовых помещений судна, принятое к перевозке по одному документу и следующее в один пункт назначения;

перевалка грузов – перемещение груза с одного вида транспорта на другой через склады порта или непосредственно с одного транспортного средства на другое (с железнодорожных вагонов, речных судов, автомобильного транспорта на морское судно и наоборот);

рейд – прибрежная акватория, которая своими размерами, глубинами и держащей силой грунта дна обеспечивает якорную стоянку кораблей и судов;

рейд внутренний – защищенный гидротехническими сооружениями;

рейд внешний – незащищенный гидротехническими сооружениями;

тонно-операция – измеряется произведением количества перегруженного груза в физических тоннах на количество прошедших им вариантов перегрузки;

физическая тонна – общий объем перегруженного груза независимо от количества прошедших им вариантов перегрузки.

Иные понятия и термины, используемые в настоящей Методике, применяются в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан.

4. основополагающими принципами Методики являются:

прозрачность формирования расходной и доходной частей тарифов (ставок сборов) на единицу услуги (работы);

объективное отнесение косвенных затрат на регулируемые услуги (работы) морских портов;

возмещение объективно необходимых затрат, учитываемых при расчете тарифов (ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов;

нормирование допустимого уровня прибыли морского порта на основе ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов.

5. К работам и услугам, выполняемым морским портом для целей настоящей Методики, относятся:

1) погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами морского порта;

2) погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами клиента;

3) услуги за заход судна в морской порт для производства грузовых операций и (или) иных целей с последующим выходом из порта (судозаход):

корабельные – предоставление входа судна в морской порт и выхода из него;

маячные – предоставление навигационных услуг средствами навигации и связи порта при входе судна в акваторию порта;

за проход каналом – предоставление канала для прохода судна к причалу;

причальные – предоставление стоянки судам у причалов под грузовыми и вспомогательными операциями, вне грузовых операций;

якорные – предоставление стоянки судна на внутреннем рейде;

швартовые – разноска швартовых концов, отшвартовка и перетяжка судов;

в сфере природоохранных мероприятий – принятие с судна без каких-либо ограничений всех видов имеющихся загрязнений (за исключением балластных вод) за время стоянки в порту;

карантинные – услуги санитарно-эпидемиологической службы и морского порта по обеспечению предоставления помещения для временной изоляции больных карантинными инфекциями и лиц, которые могут быть носителями инфекции, поддержания в надлежащем состоянии территории и объектов морского порта, профилактического истребления грызунов и насекомых силами санитарно-эпидемиологической станции на транспортных судах, портовых объектах.

## **2. Общие условия взимания тарифов (ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов**

6. Тарифы (цены, ставки сборов) на регулируемые услуги (работы) не ниже стоимости затрат, необходимых для оказания услуг и выполнения работ, и учитывать возможность получения прибыли, обеспечивающей эффективное функционирование и возможность расширения морского порта.

7. Тарифы за погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами морского порта, взимаются за услуги по перемещению грузов с использованием соответствующих технических средств морского порта.

Тарифы за погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами клиента взимаются за предоставление инфраструктуры морского порта.

Тариф за погрузочно-разгрузочные работы устанавливается за одну физическую тонну. Тарифы на погрузочно-разгрузочные работы дифференцируются по родам грузов.

8. Сбор за корабельные услуги взимается при каждом входе и выходе из порта. Ставка сбора за корабельные услуги устанавливается за каждую брутто-регистрационную тонну судна.

9. Ставка сбора за маячные услуги взимается за один судозаход. Ставка сбора за маячные услуги устанавливается за каждую брутто-регистрационную тонну судна.

10. Сбор за проход каналом взимается при каждом прохождении канала в один конец. Ставка сбора устанавливается за каждую брутто-регистрационную тонну судна.

11. Причальный сбор под грузовыми операциями – взимается за стоянку судна у причала под грузовыми и вспомогательными операциями. Ставка сбора устанавливается на каждую брутто – регистрационную тонну судна и производится с судов, стоящих у причала (исключая рейдовый причал).

В случае если операция осуществляется по варианту судно-судно, взимается 50% ставки причального сбора.

С судов, стоящих лагом к другому судну, отшвартованному у причала носом или кормой, взимается 50% ставки причального сбора. Причальный сбор вне грузовых операций взимается за каждые сутки стоянки судна у причала.

Ставка причального сбора вне грузовых операций устанавливается за каждую брутто-регистрационную тонну судна за каждые сутки стоянки у причала и производится с судов, стоящих у причала (исключая рейдовый причал).

При расчете ставок и сборов, начисляемых посуточно, время округляется до 0,5 суток, причем время до 0,5 суток принимается до 0,5 суток, а время более 0,5 суток – за 1 сутки.

12. Якорный сбор взимается за стоянку на внутреннем рейде. Ставка сбора устанавливается за каждую брутто-регистрационную тонну судна, независимо от времени стоянки.

13. Сбор за швартовые услуги взимается за работу швартовщиков по разноске швартовых концов, отшвартовку и перетяжку судов.

Перетяжка судна вдоль причала больше длины судна считается как две операции, менее длины судна – как одна операция. Перешвартовка судна от причала к причалу считается как две операции. Разноска швартовых концов при швартовке и отшвартовке считается как две операции. Перешвартовка судна в порту во время производства грузовых работ допускается по одному разу во время выгрузки и погрузки, а при необходимости его перестановки в ходе погрузки (выгрузки) из-за специализации перегрузочных комплексов – еще по одной перешвартовке. Все расходы на дополнительные перешвартовки, производимые по требованию порта, несет порт.

Ставка сбора за швартовые услуги устанавливается за одну операцию.

14. Сбор за природоохранные мероприятия взимается за работы по принятию с судна без каких-либо ограничений всех видов имеющихся загрязнений (за исключением балластных вод) за все время стоянки в порту, по выполнению своими силами работ, связанных с производством операций (подача и уборка плавсредств, предоставление контейнеров и других емкостей для сбора мусора, перегрузочных операций, шланговка, отшланговка и другие).

Сбор устанавливается за каждые сутки стоянки судна в порту.

15. Ставка сбора за карантинные услуги взимается за предоставление помещения для временной изоляции больных карантинными инфекциями и лиц, подозрительных в возможности заражения, надлежащего санитарного состояния территории и объектов, грызунонепроницаемости зданий и сооружений при строительстве, ремонте и эксплуатации.

Ставка сбора устанавливается за один судозаход.

### **3. Формирование затратной части тарифов (ставок сборов) на регулируемые услуги (работы) морских портов**

16. Тарифы (цены, ставки сборов) на единицу регулируемых услуг (работ) морских портов формируются по следующим этапам:

1) определение затратной части тарифа (цены, ставки сбора):

определение затрат, включаемых в себестоимость услуг (работ) морских портов, регулируемых уполномоченным органом, с расшифровкой по статьям затрат в соответствии с требованиями Особого порядка;

определение объемов работ морского порта в натуральном измерении на базе фактических и прогнозных данных по видам оказываемых услуг;

определение стоимостной основы тарифов (цен, ставок сборов) путем обоснованного распределения затрат по видам оказываемых услуг (работ);

определение себестоимости единицы оказанной услуги путем деления полученной стоимостной основы на объем соответствующих видов услуг;

2) формирование доходной части тарифа (цены, ставки сбора) с учетом ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов.

17. Затратная часть тарифа (цены, ставки сбора) определяется в соответствии с Особым порядком, путем обоснованного распределения затрат по регулируемым видам услуг (работ).

18. Все затраты морского порта подразделяются на прямые и косвенные затраты.

19. Прямыми затратами погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых силами и средствами морского порта и клиента, являются затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием, соответственно:

перевалки нефти – специализированных нефтеналивных причалов;

перевалки зерна – зернового терминала;

перевалки грузов на паром – паромного комплекса.

Прямыми затратами перевалки генеральных грузов, выполняемых силами и средствами порта, является сдельная заработная плата портовых рабочих (докеров) по видам грузов.

Затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием перегрузочной техники, являются косвенными по отношению к перевалке генеральных грузов и распределяются по каждому виду груза пропорционально объему переваленных грузов.

20. Затраты по иным видам заработной платы портовых рабочих (докеров), за исключением сдельной, по видам грузов распределяются пропорционально сдельной заработной плате.

21. Прямыми затратами, связанными с оказанием услуг за заход судна в морской порт являются затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием соответственно:

корабельной услуги – гидротехнических сооружений;

услуги за проход каналам – канальных сооружений;

маячной услуги – навигационного оборудования;

якорной услуги – дна акваторий;

причальной услуги – причалов и причальных сооружений;

швартовой услуги – швартовых тумб;

карантинной услуги – карантинных помещений;

услуги природоохранных мероприятий – мусоросборщиков и бонов.

22. Затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием складских помещений, являются косвенными по отношению к услугам по перевалке

генеральных грузов и хранения грузов и распределяются пропорционально объему хранимых грузов (тонн/сутки).

23. Затраты, связанные с хранением грузов, распределяются на нормативное (включенное в тариф за перевалку грузов) и сверхнормативное (оплачиваемое отдельно) хранение грузов пропорционально тонно-суткам хранения соответствующего вида груза.

24. Затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием железнодорожных путей, являются косвенными по отношению к услугам по перевалке генеральных грузов, по перевалке зерна, по перевалке грузов паромом и распределяются пропорционально объему переваленного груза по видам (тонн)

25. Накладные производственные затраты, связанные с предоставлением регулируемых услуг (работ) относятся на услуги пропорционально прямым затратам.

26. Расходы по заработной плате персонала, обслуживающего основное производство, и вспомогательного персонала распределяются пропорционально удельной доли участия обслуживающего и вспомогательного персонала в предоставлении услуг (работ).

27. Расходы по социальному налогу определяются пропорционально доле соответствующих затрат по заработной плате.

28. Расходы по износу основных средств вспомогательных подразделений, обслуживающих основное производство, определяются пропорционально доле задействованности основных средств в предоставлении регулируемых услуг (работ).

29. Накладные расходы подразделений, обслуживающих основное производство распределяются на услуги (работы) пропорционально показателю, принятому для распределения амортизации.

30. Общие и административные расходы определяются пропорционально производственным затратам.

31. Расходы по выплате вознаграждений за заемные средства для реализации инвестиционных проектов определяются по показателю, принятому для распределения общих и административных расходов. Вознаграждения за заемные средства, полученные в иностранной валюте, учитываются в расходах периода затратной части тарифа (цены, ставки сбора) с учетом прогнозируемого изменения курса тенге к иностранной валюте на основании среднесрочного плана социально-экономического развития Республики Казахстан.

32. Расходы по реализации определяются по показателю, принятому для распределения общих и административных расходов.

#### 4. Определение объема услуг (работ), включаемых в тариф (ставку сбора)

33. При определении себестоимости регулируемых услуг (работ) за отчетный период для расчета тарифа (цены, ставки сбора) за базу принимаются фактический объем оказанных регулируемых услуг (работ) за отчетный период согласно данным статистической отчетности и внутреннего учета.

#### 5. Расчет уровня прибыли, включаемой в тариф (цену, ставку сбора)

34. Расчет доходной части тарифов (ставок сборов) на единицу услуги (работы) морских портов определяется по формуле:

$$D_i = A_i * r * k_{i \text{ поп}} / Q_i$$

где,

$D_i$  – доходная часть  $i$ -го тарифа (ставки сбора) на единицу услуги (работы);

$A_i$  – регулируемая база задействованных активов, отнесенные на  $i$ -ую услугу (работу);

$r$  – ставка прибыли на регулируемую базу задействованных активов;

$k_{i \text{ поп}}$  – поправочный коэффициент на конкретный вид услуги;

$Q_i$  – расчетный (планируемый) объем  $i$ -ой услуги (работы).

Величина тарифа (ставки сбора) на услугу определяется по формуле:

$$T_i = Z_i + D_i + \text{НП}_i$$

где,

$\text{НП}_i$  – уровень налога на прибыль, который рассчитывается по формуле

$$\text{НП}_i = D_i * 100 : (100 - H) - D_i$$

где,

$H$  – ставка налога на прибыль в %.

35. Ставка прибыли на регулируемую базу задействованных активов определяется как цена капитала организации и находится по формуле средней арифметической взвешенной:

$$r = r_e * W_e + r_d * W_d$$

где,

$r_e$  – стоимость финансирования за счет собственных средств в % или цена собственного капитала;

$W_e$  – удельный вес собственных средств;

$r_d$  – стоимость финансирования за счет заемных средств в % или цена заемного капитала;

$W_d$  – удельный вес заемных средств.

36. Цена собственного капитала ( $r_e$ ) состоит из трех частей:

$r_{In}$  – составляющая, которая отражает риск изношенности основных фондов;

$r_f$  – показатель доходности для безрискового вложения капитала (безрисковая ставка, которая считается наименее рискованной формой инвестирования в Казахстане);

RP – премия за риск.

37. Риск изношенности основных фондов ( $r_{In}$ ) оценивается при помощи следующего выражения:

$$r_{In} = \left( \frac{I - Z_3 - Z_{суб}}{C_e} \right)$$

$$I = \sum \left( \frac{C_{ui}}{t_i} \right)$$

где,

$I$  – потребность в инвестициях для восстановления основных средств на  $i$ -ую услугу (работу), не покрываемая амортизационными отчислениями пропущенный износ);

$Z_3$  – объем заемных средств, направляемых на восстановление основных средств на  $i$ -ую услугу (работу) на период регулирования, согласно инвестиционному плану субъекта естественной монополии;

$Z_{суб}$  – среднегодовой объем государственных субсидии на восстановление основных средств на  $i$ -ую услугу (работу) на планируемый период, согласно инвестиционному плану субъекта естественной монополии;

$C_e$  – стоимость собственного капитала;

$C_{ui}$  – накопленный износ  $i$ -той группы основных средств на  $i$ -ую услугу (работу) как разница первоначальной и остаточной стоимости основных средств;

$t_i$  – нормативный срок службы  $i$ -той группы основных средств. Здесь  $t_{ni}$  определены как средневзвешенные величины внутри каждой группы.

Безрисковая ставка ( $r_f$ ) принимается равной уровню официальной ставки рефинансирования Национального банка Республики Казахстан.

38. Премия за риск (RP) состоит из производственно- технологического ( $r_{mex}$ ) операционного ( $r_{op}$ ) и финансового ( $r_{fin}$ ) рисков.

Производственно-технологический риск ( $r_{mex}$ ) для покрытия потери дохода из-за технологических аварий, произошедших по причинам, не зависящим от производственной компетентности морского порта, отражает степень подверженности отрасли рискам, которые могут привести к потере предусмотренного дохода, основных средств и товарно-материальных запасов.

Расчет данного показателя производится на основе информации по соответствующим потерям и величине собственного капитала за соответствующий период, устанавливаемый в соответствии с подпунктом 16) пункта 14 Положения о Комитете по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики Республики Казахстан, утвержденного приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 сентября 2014 года № 34 (зарегистрированным в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 9775) , по формуле:

$$r_{mex} = \frac{Z_a}{C_e}$$

где,

$Z_a$  – затраты на ликвидацию последствий аварии и стихийных бедствий в среднем за год.

39. При отсутствии данных по количеству аварий и невозможности определения вероятности наступления аварий предлагается использовать шкалу ранжирования долей амортизационных отчислений для оценки технологического риска по степени износа основных средств:

Шкала определения технологического риска в зависимости от степени износа основных средств:

	Степень износа в %			
	До 30%	30-40%	40-50%	Свыше 50%
Значение производственно-технологического риска в долях от годовой нормы амортизационных отчислений ( $r_{mex}$ )	0,3	0,5	0,75	1

40. Операционный риск, ( $r_{op}$ ) для покрытия потери дохода из-за снижения объемов работ определяется по формуле (в случае увеличения объемов работ данный риск не применяется):

$$r_{op} = \frac{0.5 * (V - Z_{пер}) * \Delta V}{C_e V}$$

где,

$V$  – выручка (доход) за отчетный период от данной услуги (работы),

$Z_{пер}$  – переменные (зависящие от объема услуг) затраты за отчетный период или прогнозируемое значение на  $i$ -ую услугу (работу),

$\Delta V$  – изменение дохода за прогнозируемый год от  $i$ -ой услуги (работы).

41. Финансовый риск ( $r_{fin}$ ), связанный с вероятностью потери финансовых ресурсов организации, определяется по формуле:

$$\Delta l_x = 0.5 * \frac{\Delta V}{V} * \frac{V - Z_{пер}}{\pi_{баз}}$$

$$r_{fin} = \frac{\pi_{баз} \cdot (1 - H) \cdot \Delta l_x}{C_e}$$

где,

$H$  – ставка налога на прибыль,

$\pi_{баз}$

– общая прибыль организации за отчетный год,

$\Delta l_x$

– уровень падения прибыли от оказания  $i$ -ой услуги (работы).

Значение финансового риска ограничено в пределах от 0 до 5%, как принято для большинства видов риска.

Цена заемного капитала ( $r_d$ ) является суммой цены единицы банковских ссуд ( $r_{dk}$ ) и цены облигационного займа как источника средств организации ( $r_{do}$ ) (в случае отсутствия у организации облигаций цена облигационного займа не исчисляется), которые определяются по формулам:

$$r_{dk} = p_1 \cdot (1 - H)$$

$$r_{do} = \left[ \frac{C_H \cdot P_2 + \frac{C_H - C_P}{t}}{\frac{C_H - C_P}{2}} \right] \cdot (1 - H)$$

где,

$r_{dk}$  – цена единицы банковских ссуд;

$r_{do}$  – цена облигационного займа как источника средств организации;

$P_1$  – процент, уплачиваемый банку;

$H$  – ставка налога на прибыль;

$P_2$  – ставка процента;

$C_H$  – величина займа ( нарицательная стоимость);

$C_P$  – реализационная цена облигаций;

$t$  – срок займа ( количество лет).

42. Суммирование затратной и доходной частей тарифа ( ставок сборов) на единицу услуги ( работы) определяет тариф ( ставку сбора) на услуги ( работы) организации.

Приложение 2  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морского порта, оказываемые по договору концессии**

### **1. Общие положения**

1. Настоящая Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морского порта, оказываемые по договору концессии (далее – Методика) разработана в соответствии с Законами Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях", от 17 января 2002 года "О торговом мореплавании", от 7 июля 2006 года "О концессиях", Особым порядком формирования затрат, применяемым при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий, утвержденным приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных

монополий от 25 апреля 2013 года № 130-ОД, зарегистрированным в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8480 (далее – Особый порядок).

**Сноска. Преамбула в редакции Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

2. Настоящая Методика определяет механизм расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морских портов, оказываемые по договору концессии.

3. В Методике применяются следующие понятия:

задействованные активы – основные средства и нематериальные активы порта, используемые для предоставления регулируемых услуг (товаров, работ) в сфере портов;

концессионер – заключившие договор концессии физическое лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность, и (или) юридическое лицо, за исключением государственных учреждений и субъектов квазигосударственного сектора (кроме организаций по финансированию концессионных проектов), в том числе осуществляющие свою деятельность на основе договора о совместной деятельности (простое товарищество);

концессия – деятельность, направленная на создание (реконструкцию) и эксплуатацию объектов концессии, осуществляемая за счет средств концессионера или на условиях софинансирования концедентом;

коэффициент задействованности активов – показатель в процентном выражении, характеризующий фактическое использование (задействованность) основных средств субъекта естественной монополии при производстве и предоставлении услуг (товаров, работ), отнесенных к сфере естественной монополии, от их технологической мощности;

прямые затраты – затраты, которые имеют прямые причинно-следственные связи с определенной услугой, и поэтому прямо и однозначно относятся к определенной услуге;

затратная часть тарифа – совокупность затрат, связанных с оказанием услуг (товаров, работ) субъектом концессии, которые учитываются при утверждении тарифа (цен, ставок сборов) и тарифных смет.

Примечание. Данные затраты состоят из себестоимости регулируемой услуги (товара, работы) и расходов периода (общие и административные расходы, расходы по реализации, расходы по выплате вознаграждений);

объект концессии – объекты социальной инфраструктуры и жизнеобеспечения, включенные в перечень, которые создаются (реконструируются) и эксплуатируются по договору концессии;

договор концессии – письменное соглашение между концедентом и концессионером, определяющее права, обязанности и ответственность сторон, условия реализации концессии;

концессионный проект – совокупность мероприятий по осуществлению концессии, реализуемой в течение ограниченного периода времени и имеющей завершенный характер, согласно бюджетному законодательству Республики Казахстан и Закону Республики Казахстан от 7 июля 2006 года "О концессиях" (далее – Закон).

Концессионные проекты могут быть отнесены к категории концессионных проектов особой значимости, перечень которых определяется Правительством Республики в соответствии с подпунктом 6-3) статьи 8 Закона.

Критерии отнесения концессионных проектов к категории концессионных проектов особой значимости определяются уполномоченным органом по государственному планированию в соответствии с подпунктом 8) статьи 1 Закона;

софинансирование концессионных проектов – выделение бюджетных средств для финансирования определенного объема затрат для создания (реконструкции) объектов концессии;

уполномоченный орган – государственный орган, осуществляющий руководство в сферах естественных монополий и на регулируемых рынках;

балластные воды – морские воды, используемые для загрузки бункера судна для обеспечения безопасной для мореплавания осадки судна;

брутто-регистрационный тоннаж – величина, характеризующая вместимость (объем) судна;

генеральные грузы – любой упакованный штучный груз, перевозимый на морских судах;

перевалка грузов – перемещение груза с одного вида транспорта на другой через склады порта или непосредственно с одного транспортного средства на другое (с железнодорожных вагонов, речных судов, автомобильного транспорта на морское судно и наоборот);

рейд – прибрежная акватория, которая своими размерами, глубинами и держащей силой грунта дна обеспечивает якорную стоянку кораблей и судов;

рейд внутренний – защищенный гидротехническими сооружениями;

рейд внешний – место стоянки судна за акваторией порта;

рейдовый причал – место стоянки судна в акватории порта в ожидании постановки к причалу;

тонно-операция – измеряется произведением количества перегруженного груза в физических тоннах на количество прошедших им вариантов перегрузки;

физическая тонна – общий объем перегруженного груза независимо от количества прошедших им вариантов перегрузки.

Иные понятия и термины, используемые в настоящей Методике, применяются в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан.

4. Основополагающими принципами Методики являются:

прозрачность формирования расходной и доходной частей тарифов (цен, ставок сборов) на единицу услуги (товара, работы);

объективное отнесение косвенных затрат на регулируемые услуги (товары, работы) морских портов, оказываемых по договору концессии;

возмещение объективно необходимых затрат, учитываемых при расчете тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морских портов, оказываемых по договору концессии;

нормирование допустимого уровня прибыли морского порта на основе ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов.

5. К услугам (товарам, работам) морского порта, оказываемых по договору концессии, относятся погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами концессионера.

## **2. Условия взимания тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морского порта, оказываемые по договору концессии**

6. Тарифы (цены, ставки сборов) на единицу регулируемых услуг (товаров, работ) морских портов, оказываемых по договору концессии формируются по следующим этапам:

1) определение затратной части тарифа:

определение затрат, включаемых в себестоимость услуг (товаров, работ) морских портов, оказываемых по договору концессии, регулируемых уполномоченным органом, с расшифровкой по статьям затрат в соответствии с требованиями Особого порядка;

определение объемов работ концессионера в натуральном измерении на базе фактических и прогнозных данных по видам оказываемых услуг (товаров, работ) ;

определение стоимостной основы тарифов (цены, ставок сборов) путем обоснованного распределения затрат по видам оказываемых услуг (товаров, работ).

2) формирование доходной части тарифа (цены, ставки сбора) с учетом ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов.

7. Тарифы (цены, ставки сборов) за погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые силами и средствами концессионера взимаются за услуги по перемещению грузов с использованием соответствующих технических средств.

Тариф (цена, ставка сбора) за погрузочно-разгрузочные работы устанавливается за одну физическую тонну. При осуществлении погрузки/выгрузки плата взимается за груз брутто. Тарифы (цены, ставки сборов) на погрузочно-разгрузочные работы дифференцируются по родам грузов.

### **3. Формирование затратной части тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) морских портов, оказываемые по договору концессии**

8. Затратная часть тарифа (цены, ставки сбора) определяется путем обоснованного распределения затрат по регулируемым видам услуг (товаров, работ).

9. Все затраты концессионера подразделяются на прямые и косвенные затраты.

10. Прямыми затратами погрузочно-разгрузочных работ, выполняемых силами и средствами концессионера, являются затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием, соответственно:

- перевалки генеральных грузов – кранов и других технических средств;
- перевалки нефти – специализированных нефтеналивных причалов;
- перевалки зерна – зернового терминала;
- перевалки грузов на паром – паромного комплекса.

11. Затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием складских помещений, являются косвенными по отношению к услугам (товарам, работам) по перевалке генеральных грузов и хранения грузов и распределяются пропорционально объему хранимых грузов (тонн/метр/сутки).

12. Затраты, связанные с хранением грузов, распределяются на нормативное (включенное в тариф (цену, ставку сбора) за перевалку грузов) и сверхнормативное (оплачиваемое отдельно) хранение грузов пропорционально тонно-суткам хранения соответствующего вида груза.

13. Затраты, связанные с эксплуатацией и текущим содержанием железнодорожных путей, являются косвенными по отношению к услугам по перевалке генеральных грузов, зерна, грузов на паром и распределяются пропорционально количеству перевезенного груза (тонн/километр).

14. Накладные производственные затраты, связанные с предоставлением регулируемых услуг относятся на услуги (товары, работы) пропорционально прямым затратам.

15. Расходы по заработной плате персонала, обслуживающего основное производство, и расходы вспомогательного персонала распределяются пропорционально удельной доли участия обслуживающего и вспомогательного персоналов в предоставлении услуг (товаров, работ).

16. Расходы по социальному налогу определяются пропорционально доле соответствующих затрат по заработной плате.

17. Расходы по износу основных средств вспомогательных подразделений, обслуживающих основное производство, определяются пропорционально доле задействованности основных средств в предоставлении регулируемых услуг (товаров, работ).

18. Накладные расходы подразделений, обслуживающих основное производство распределяются на услуги (товары, работы) пропорционально показателю, принятому для распределения амортизации.

19. Общехозяйственные и административные расходы определяются пропорционально производственным затратам.

20. Расходы по выплате вознаграждений за заемные средства для реализации инвестиционных проектов определяются по степени участия на услуги (товары, работы), для производства, которых они предназначены. Вознаграждения за заемные средства, полученные в иностранной валюте, учитываются в расходах периода затратной части тарифа (цены, ставки сбора) с учетом прогнозируемого изменения курса тенге к иностранной валюте на основании прогнозных показателей республиканского бюджета Республики Казахстан.

21. Расходы по реализации определяются по степени участия на услуги (товары, работы).

22. Общие затраты на услугу (товар, работу) по перевалке генеральных грузов распределяются на виды грузов по формуле:

$$z_i = (V_i / k_i) * Pr.r / \sum (V_i / k_i)$$

,

где:

k– норма перевалки генеральных грузов в морском порту в сутки (тонна/сутки);

V – фактический объем перевалки грузов за отчетный период;

Pr.r– общие затраты на услуги по перевалке генеральных грузов за отчетный период;

i– вид генерального груза.

23. Общие затраты на услугу по перевалке грузов на паром распределяются на грузовые и пассажирские перевозки пропорционально удельной доле этих услуг (товаров, работ) за отчетный период. При этом, затраты на грузовые

перевозки распределяются по видам грузов пропорционально фактическим объемам произведенной перевалке грузов.

#### **4. Определение объема услуг (товаров, работ), включаемых в тариф (цену, ставку сбора)**

24. При определении себестоимости регулируемых услуг (товаров, работ) за отчетный период для расчета тарифа (цены, ставки сбора) за базу принимаются фактический объем оказанных регулируемых услуг (товаров, работ) за отчетный период согласно данным статистической отчетности и внутреннего учета.

#### **5. Расчет уровня прибыли, включаемой в тариф (цену, ставку сбора)**

25. Существующие и строящиеся основные средства распределяются на услуги (товары, работы) (в том числе и на нерегулируемые) согласно методике раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов субъекта естественных монополий, согласованной в соответствии с Правилами согласования методик ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов по регулируемым видам услуг субъектов естественных монополий, утвержденными приказом исполняющего обязанности Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 14 марта 2005 года № 85-ОД (зарегистрированными в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 3531).

26. Доходная часть тарифа (цены, ставки сбора) на единицу  $i$ -ой регулируемой услуги (товара, работы) определяется по формуле:

$$P_i = P1_i + P2_i$$

где,

$P1_i$  – составляющая доходной части тарифа (цены, ставки сбора), рассчитанная на основе регулируемых базы задействованных активов на существующие основные средства, отнесенных на  $i$ -ую регулируемую услугу (товар, работу),

$P2_i$  – составляющая доходной части тарифа (цены, ставки сбора) отнесенная на новые (строящиеся) основные средства, отнесенных на  $i$ -ую регулируемую услугу (товар, работу).

27. Расчет составляющей доходной части тарифа (цены, ставки сбора), рассчитанная на основе регулируемых базы задействованных активов на существующие основные средства, отнесенных на  $i$ -ую регулируемую услугу (товар, работу) услуги портов определяется по формуле:

$$P1_i = A_i * СП$$

где,

$P1_i$  – составляющая доходной части тарифа (цены, ставки сбора), рассчитанная на основе регулируемых базы задействованных активов на существующие основные средства, отнесенных на  $i$ -ую регулируемую услугу (товар, работу), (тенге).

$A_i$  – регулируемая база существующих активов, задействованных в оказании  $i$ -ой из услуг (тенге).

СП – ставка прибыли (%).

Регулируемая база задействованных существующих активов по регулируемым услугам порта определяется как произведение фактической стоимости активов, задействованных в оказании  $i$ -ой услуги, на коэффициент задействованности активов, по следующей формуле:

$$A_i = CA_i * K_{за},$$

где,

$CA_i$  – фактическая стоимость существующих активов, задействованных в оказании  $i$ -ой регулируемой услуги, (тенге).

$K_{за}$  – коэффициент задействованности существующих активов.

Коэффициент задействованности существующих активов определяется как соотношение фактического объема (за четыре предшествующие квартала или за предыдущий календарный год) оказываемых услуг существующими основными средствами порта к их производственной мощности.

Фактическая стоимость существующих активов определяется на основе остаточной стоимости основных средств и нематериальных активов субъекта естественной монополии, используемых при производстве и предоставлении услуг, полученной в результате их переоценки независимыми оценщиками, выбранными на конкурсной основе.

28. Для субъектов естественной монополии в сфере портов ставка прибыли рассчитывается с помощью метода средневзвешенной стоимости капитала (далее – СВСК) и определяется по формуле:

$$СП (СВСК) = ((1 - g) \times r_e) + (g * r_d),$$

где,

$g$  – леверидж, величина, характеризующая соотношение заемного и собственного капитала субъекта естественной монополии в общей структуре финансирования, то есть доля фактически заимствованных средств в структуре всего капитала (сумма собственного и заемного капитала) с учетом произведенной последней переоценки существующих основных средств.

Уровень левериджа является величиной не менее нуля. При отрицательном значении собственного капитала Субъекта, уровень левериджа принимается за величину, равную 1;

$r_e$  – ставка вознаграждения на собственный капитал (%);

$r_d$  – ставка вознаграждения на заемные средства (%).

Ставка вознаграждения на заемные средства определяется по формуле:

$$r_d = r_f + \text{ДП},$$

где,

$r_f$  – безрисковая ставка, принимается равной уровню официальной ставки рефинансирования Национального банка Республики Казахстан;

ДП – долговая премия за риск по субъекту естественной монополии, определяемая на основе премии на долговые обязательства, выпущенные им и находящиеся в обращении, относительно государственных ценных бумаг того же срока обращения, если выпуск долговых обязательств имел место. В ином случае, она определяется с учетом долговых премий за риск других субъектов естественных монополий, занимающихся аналогичным видом деятельности имеющих аналогичный кредитный рейтинг на территории Республики Казахстан.

Ставка вознаграждения на собственный капитал определяется по формуле:

$$r_e = r_f + r_a,$$

где,

$r_a$  – премия за риск. Премия за риск состоит из производственно-технологического ( $r_{mex}$ ), операционного ( $r_{op}$ ) и финансового ( $r_{fin}$ ) рисков.

Производственно-технологический риск ( $r_{mex}$ ) для покрытия потери дохода из-за технологических аварий, произошедших по причинам, не зависящим от производственной компетентности порта, отражает степень подверженности отрасли рискам, которые могут привести к потере предусмотренного дохода, основных средств и товарно-материальных запасов.

Расчет данного показателя производится на основе информации по соответствующим потерям и величине собственного капитала за соответствующий период, устанавливаемый в соответствии с подпунктом 16) пункта 14 Положения о Комитете по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Министерства национальной экономики Республики Казахстан, утвержденного приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 сентября 2014 года № 34 (зарегистрированными в

Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 9775), по формуле:

$$r_{\text{mex}} = Z_a / C_e,$$

где,

$Z_a$  – затраты на ликвидацию последствий аварии и стихийных бедствий в среднем за год.

При отсутствии данных по количеству аварий и невозможности определения вероятности наступления аварий предлагается использовать шкалу ранжирования долей амортизационных отчислений для оценки технологического риска по степени износа основных средств:

Шкала определения технологического риска в зависимости от степени износа основных средств

	Степень износа в %			
	До 30%	30-40%	40-50%	Свыше 50%
Значение производственно-технологического риска ( $r_{\text{mex}}$ )	0,3	0,5	0,75	1

Операционный риск, ( $r_{\text{op}}$ ) для покрытия потери дохода из-за снижения объемов работ определяется по формуле (в случае увеличения объемов работ данный риск не применяется):

$$r_{\text{op}} = 0.5 * (V - Z_{\text{пер}}) * \Delta V / V,$$

$\Delta V / V$ ,

где,

$V$  – выручка (доход) за отчетный период от данной услуги,

$Z_{\text{пер}}$  – переменные (зависящие от объема услуг) затраты на отчетный период или прогнозируемое значение на  $i$ -ую услугу,

$\Delta V$  – изменение дохода за прогнозируемый год от  $i$ -ую услуги,

$\Delta |_{\text{п}}$

– уровень падения прибыли услуги,

$C_e$  – балансовая стоимость основных средств, отнесенных на услугу.

Значение операционного риска ограничено в пределах от 0 до 5%, как принято для большинства видов риска.

Финансовый риск ( $r_{\text{fin}}$ ), связанный с вероятностью потери финансовых ресурсов организации, определяется по формуле:

$$\Delta|_{\pi} = 0.5 * \Delta V/V * (V - Z_{\text{пер}})/\pi \text{ баз,}$$

где,

H – ставка налога на прибыль;

$$r_{\text{фин}} = \pi \text{ баз} * (1 - H) * \Delta|_{\pi} / C_e,$$

где,

$\pi$

баз – общая прибыль организации за отчетный год.

Значение финансового риска ограничено в пределах от 0 до 5%, как принято для большинства видов риска.

Стоимость вознаграждения на уставной капитал является величиной не менее стоимости вознаграждения на заемные средства.

29. Расчет составляющей доходной части тарифа (цены, ставки сбора), отнесенной на новые (строящиеся, модернизирующиеся) основные средства, передаваемые в концессию на основе договора концессии, на *i*-ую регулируемую услугу (товар, работу) определяется по формуле:

$$\bar{P}_{2_i} = [IE_i + IC_i \cdot (1 + N) - t \cdot Za_i] / t \cdot V_{\text{сп}}$$

где,

$IE_i$  – затраты по привлечению инвестиций за период окупаемости проекта (консалтинговые услуги по разработке пакета документов, входящих в концессионную заявку, экспертиза проекта финансовыми институтами) за *i*-ую услугу в соответствии с требованиями Особого порядка;

$IC_i$  – сумма капитальных вложений, направленных на реализацию концессионного проекта (стоимость концессионного проекта), отнесенных на *i*-ую услугу, при этом могут быть как сумма первоначальной стоимости концессионного проекта по вводу в эксплуатацию вновь создаваемых объектов концессии, и дополнительных капитальных вложений по модернизации объектов для продления срока эксплуатации основных средств;

N – норма рентабельности инвестиций, значение которой не должно быть ниже уровня без рискованной ставки;

$Za_i$  – рассчитываемые по прямолинейному (равномерному) методу среднегодовые амортизационные отчисления новых (строящихся) основных средств, отнесенных на *i*-ую услугу, на срок действия инвестиционного тарифа;

$t$  – срок действия концессионного договора;

$V_{ср_i}$  – среднегодовой объем  $i$ -ой услуги.

30. Суммирование затратной и доходной частей тарифа (цен, ставок сборов) на единицу услуги (товары, работы) определяет тариф (цену, ставку сбора) на услуги (товары, работы) морских портов, оказываемых по договору концессии.

Изменение размера тарифа (цены, ставки сбора) в течение его срока действия концессионного договора возможно при отклонении фактических объемов услуг (товаров, работ) или фактических расходов от прогнозируемых по истечении половины срока действия тарифа (цены, ставки сбора).

Приложение 3  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товар, работ) аэропортов, оказываемые по договору концессии**

### **1. Общие положения**

**Сноска. Приложение исключено приказом Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

Приложение 4  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги аэропортов с учетом качественных характеристик**

### **1. Общие положения**

**Сноска. Приложение исключено приказом Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).**

Приложение 5  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги аэронавигации, оказываемых субъектами естественных**

## **монополий с учетом качественных характеристик**

### **1. Общие положения**

Сноска. Приложение исключено приказом Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 6  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги субъектов естественных монополий в сфере аэронавигации с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов**

### **1. Общие положения**

Сноска. Приложение исключено приказом Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 7  
к приказу Министра  
национальной экономики  
Республики Казахстан  
от 2 декабря 2015 года № 752

## **Методика расчета тарифов на регулируемые услуги железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта, оказываемые по договору концессии**

### **1. Общее положение**

1. Настоящая Методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта, оказываемые по договору концессии (далее – Методика) разработана в соответствии с Законами Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях", от 7 июля 2006 года "О концессиях", от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте".

Сноска. Преамбула в редакции Министра национальной экономики РК от 23.01.2017 № 17 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Методика разработана в целях определения механизма расчета тарифов на регулируемые услуги железнодорожных путей (далее – Концессионер).

3. В настоящей Методике используются следующие понятия:

задействованные активы – основные средства и нематериальные активы Концессионера, используемые для предоставления регулируемых услуг (товаров, работ) в сфере железнодорожного транспорта;

коэффициент задействованности активов – показатель в процентном выражении, характеризующий фактическое использование (задействованность) основных средств субъекта естественной монополии при производстве и предоставлении услуг (товаров, работ), отнесенных к сфере естественной монополии, от их технологической мощности;

прямые затраты на услуги – затраты, которые имеют прямые причинно-следственные связи с определенной услугой;

регулируемые услуги (товары, работы) концессионера – услуги (товары, работы), предоставляемые концессионером в сфере естественной монополии и подлежащее государственному регулированию уполномоченным органом;

затратная часть тарифа – совокупность затрат, связанных с оказанием услуг (работ) субъектом концессии, которые включаются при утверждении тарифа и тарифной сметы;

Иные понятия и термины, используемые в настоящей Методике, применяются в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

## **2. Основные принципы построения тарифов**

Основными принципами, определяющими структуру, размер и правила применения тарифов на услуги Концессионера являются:

- 1) структуризация тарифа с учетом технологии оказания услуги;
- 2) прозрачность формирования расходной и доходной частей базовых тарифов на единицу измерителя услуги;
- 3) полное покрытие издержек на производство услуг;
- 4) нормирование допустимого уровня прибыли Концессионера на основе ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов;
- 5) дифференциация тарифов с учетом интересов покупателя услуги, государства и Концессионера.

## **3. Описание услуги Концессионера**

4. Основная регулируемая услуга Концессионера "Предоставление в пользование железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта по договорам концессии".

5. Структура тарифа услуги "Предоставление в пользование железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта по договорам концессии" определяется с помощью измерителя: условные вагоно-километры.

При расчете тарифа учитываются вид перевозок, род грузов, эксплуатационное состояние грузового вагона.

6. Расчет тарифов на услуги Концессионера проводится в три этапа:

- 1) расчет тарифа на единицу измерителя услуги по участку концессионера;
- 2) расчет базовых тарифов на единицу измерителя услуг с учетом вида перевозок (пассажирский, грузовой), эксплуатационного состояния (грузонный, порожний);
- 3) дифференциация базовых тарифов на единицу измерителей услуги с учетом рода груза (уголь, нефть и другие), характеристика груза (крупногабаритные, опасные грузы).

#### **4. Расчет тарифа на единицу измерителя услуг концессионера**

7. Расчет с тарифа на единицу измерителя основной услуги Концессионера состоит из:

- 1) расчета затратной части тарифа на единицу измерителя услуги Концессионера;
- 2) расчета доходной части тарифа на единицу измерителя услуги Концессионера.

#### **5. Порядок расчета затратной части тарифа на единицу измерителя услуги**

8. Регулирование затрат, включаемых в тариф субъекта концессии осуществляется путем ограничения видов затрат, включаемых в затратную часть тарифа, и ограничения уровня расходов субъекта концессии.

9. Материальные расходы, включаемые в затратную часть, определяются исходя из технических и технологических норм расхода сырья, материалов, топлива, энергии (далее – материальных ресурсов) на выпуск единицы продукции (услуг, товаров, работ) и (или) годовых норм материальных ресурсов, и цен материальных ресурсов, определенных по результатам тендерных (конкурсных) закупок в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

10. Расходы на аудиторские, консалтинговые, маркетинговые услуги и ремонтные работы, проводимые подрядным способом, другие услуги

производственного характера, осуществляемые сторонними организациями, приобретаемые в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан, включаются в затратную часть тарифа.

11. При передаче объектов государственной собственности во временное владение и пользование средства, направляемые субъектом концессии на текущий и капитальный ремонты и другие ремонтно-восстановительные работы, не приводящие к росту стоимости основных средств, включаются в затратную часть тарифа исходя из годовой сметы затрат.

12. При строительстве и эксплуатации новых объектов на основе договора концессии амортизационные отчисления, определяемые с использованием метода, предусмотренного учетной политикой субъекта концессии и направляемые на проведение капитальных ремонтных работ, приводящих к увеличению стоимости основных средств, и являющийся одним из источников возврата денежных средств, вложенных при реализации договора концессии и расходы, связанные с финансированием объектов социальной сферы, входящей в имущественный комплекс объекта концессии, подтвержденные соответствующими обосновывающими материалами учитываются при формировании тарифа на регулируемые услуги (работы, товары) субъекта концессии.

13. Расходы на обязательные виды страхования, налоги, сборы и другие обязательные платежи в бюджет, учитываемые в расходах периода, определяются в соответствии со ставками, порядком и условиями оплаты, установленными законодательством Республики Казахстан.

14. Выделяемая субъекту концессии субсидия из средств государственного бюджета учитывается в уменьшении затратной части тарифа, за исключением субсидий, направленных на расходы, не учтенные в затратной части тарифа.

15. В расходах периода учитываются расходы на выплату вознаграждения за заемные средства для реализации концессионного проекта субъекта концессии, утвержденного в установленном законодательством порядке.

16. Расходы на выплату вознаграждения по заемным средствам, полученным в национальной валюте, для реализации концессионного проекта учитываются при расчете тарифа (цены, ставки сбора) в пределах суммы, рассчитанной с применением 2,5-х кратной официальной ставки рефинансирования, установленной Национальным Банком Республики Казахстан.

17. Расходы на выплату вознаграждения по заемным средствам, полученным в иностранной валюте, для реализации концессионного проекта учитываются при расчете тарифа (цены, ставки сбора) в пределах суммы, рассчитанной с применением 4-х кратной ставки Лондонского межбанковского рынка.

18. Вознаграждение за заемные средства, полученные в иностранной валюте, учитываются в расходах периода затратной части тарифа с учетом прогнозируемого изменения курса тенге к иностранной валюте на основании основных показателей Среднесрочного плана социально-экономического развития Республики Казахстан и прогнозных показателей республиканского бюджета Республики Казахстан.

19. Ставка рефинансирования Национального Банка Республики Казахстан и ставка Лондонского межбанковского рынка применяются на день подачи заявки на утверждение тарифа и тарифных смет субъекта концессии.

20. При формировании тарифа на регулируемые услуги (товары, работы) субъекта концессии не учитываются расходы, указанные в пунктах 22 и 28 Методики.

21. Формирование затратной части тарифа (цены, ставки сбора) состоит из следующих этапов:

1) определение производственных затрат Концессионера в целом и в разрезе всех структурных подразделений;

2) определение расходов периода;

3) определение затратной части тарифа (цены, ставки сбора).

22. На первом этапе определяются производственные затраты каждого структурного подразделения Концессионера. Производственные расходы состоят из расходов по содержанию производственного штата, отчисления от фонда оплаты труда, расходов на материалы, расходов по проведению ремонтов основных производственных фондов, расходов на содержание и обслуживание специальной автотранспортной и путевой техники, расходов на амортизацию, расходов на содержание и эксплуатацию основных производственных фондов, затраты на материалы, электроэнергию и топливо.

23. На втором этапе формирования затратной части среднеучасткового тарифа (цен, ставок сборов) на услугу относят расходы периода субъекта естественной монополии.

24. На третьем этапе определяется расходная часть среднеучасткового тарифа (цены, ставки сбора).

25. Затратная часть среднеучасткового тарифа на единицу измерителя услуги определяется делением производственных расходов и расходов периода Концессионера, отнесенных на измеритель услуги, на планируемый объем измерителя услуги Концессионера.

## **6. Порядок расчета доходной части тарифа на единицу измерителя услуг**

26. Доходная часть тарифа на единицу измерителя услуги "условные вагоно-км" на каждый год осуществления концессии определяется по формуле:

$$D_k = (ЗС - \sum A_i) / (T_{\text{кон}} * Q_k)$$

где

$D_k$  – доходная часть среднеучасткового тарифа на единицу измерителя услуги на каждый год осуществления концессии;

$ЗС$  – величина заемных средств, привлеченных для осуществления Концессии (основной долг);

$$\sum A_i$$

– накопленная амортизация задействованных активов Концессионера на каждый год осуществления концессии;

$T_{\text{кон}}$  – срок осуществления концессии;

$Q_k$  – планируемый объем измерителя услуги на каждый год осуществления концессии.

Суммирование расходной и доходной частей тарифа на единицу измерителя услуги определяет тариф на единицу измерителя основной услуги Концессионера, который обозначается –  $p_{ns}$ .

## **7. Порядок расчета базовых тарифов на единицу измерителя услуг концессионера**

27. Базовые тарифы на единицу измерителя "условные вагоно- километры груженых вагонов" –  $P_{1-ns}$ , "условные вагоно- километры порожних вагонов" –  $P_{2-ns}$ , "условные вагоно- километры пассажирских вагонов" –  $P_{3-ns}$ , "условные вагоно- километр прочей железнодорожной техники на своих осях" –  $P_{4-ns}$  определяются по формуле:

$$P_{k-ns} = p_{ns} * (\sum N_i n_i V_i / \sum N_i Q_i) * Q_k / n_k V_k, (k = 1, 4)$$

где

$N_1$  – среднесуточное количество пар грузовых поездов из груженых вагонов, проследовавших по участку в обоих направлениях,  $Q_1$  – средний вес-брутто

грузового поезда,  $V_1$  – средняя техническая скорость грузового поезда,  $n_1$  – сумма количества осей груженых вагонов;

$N_2$  – среднесуточное количество пар грузовых поездов из порожних вагонов, проследовавших по участку в обоих направлениях,  $Q_2$  – средний вес-брутто такого поезда,  $V_2$  – средняя техническая скорость,  $n_1$  – сумма количества осей порожних вагонов;

$N_3$  – среднесуточное количество пар пассажирских поездов, проследовавших по участку в обоих направлениях,  $Q_3$  – средний вес-брутто пассажирского поезда,  $V_3$  – средняя техническая скорость пассажирского поезда,  $n_3$  – сумма количества осей вагонов пассажирского поезда;

$N_4$  – среднесуточное количество пар прочей железнодорожной техники на своих осях, проследовавшей по участку в обоих направлениях,  $Q_4$  – вес-брутто прочей железнодорожной техники на своих осях,  $V_3$  – средняя техническая скорость прочей железнодорожной техники на своих осях,  $n_4$  – количество осей прочей железнодорожной техники на своих осях.

## 8. Порядок дифференциации базового тарифа по родам грузов

28. Базовый тариф на единицу подизмерителя "условные вагоно- километры груженых вагонов" –  $P_{i-ns}$  дифференцируется по родам грузов по формуле:

$$P_{i-ns} = k_i * P_{1-ns}$$

где

$P_{i-ns}$  – тариф на единицу измерителя "условные вагоно-километры" вагона, перевозящего  $i$ -ый род груза;

$k_i$  – коэффициент корректировки тарифов на перевозку  $i$ -го рода груза, определяется по формуле:

$$k_i = d_i / d_{cp}$$

где

$d_i$  – средняя доходная ставка оператора МЖС на 10 ткм-нетто при перевозке  $i$ -го рода груза;

$d_{cp}$  – средняя доходная ставка оператора МЖС на 10 ткм-нетто в грузовом движении;

Коэффициенты  $d_i$  и  $d_{cp}$  определяются из отчета ЦО-12 оператора МЖС.

## 9. Порядок дифференциации базового тарифа на пропуск по участку крупногабаритных и опасных грузов

29. Базовый тариф на единицу измерителя "условные вагоно- километры груженых вагонов" –  $P_{i-ns}$  дифференцируется на пропуск крупногабаритных и опасных грузов по формуле:

$$P_{ок-ns} = k_{ок} * P_{1-ns}$$

где

$P_{ок-ns}$  – тариф на единицу подизмерителя "условные вагоно- километры подвижного состава, перевозящего крупногабаритные или опасные грузы;

$k_{ок}$  – коэффициент корректировки тарифов, определяется по формуле:

$$k_{ок} = d_{ок} / d_{ср}$$

где

$d_{ок}$  – средняя доходная ставка оператора МЖС на 10 ткм-нетто при перевозке аналогичного рода грузов по альтернативному участку МЖС;

$d_{ср}$  – средняя доходная ставка оператора МЖС на 10 ткм-нетто в грузовом движении по альтернативному участку МЖС.

## 10. Порядок расчета стоимости услуг

30. Стоимость услуги "Предоставление в пользование железнодорожных путей с объектами железнодорожного транспорта по договорам концессии" для конкретного поезда (подвижного состава) определяется по формуле:

$$S = \sum P_{nsi} * NS_i$$

где

$P_{nsi}$  – тариф на единицу измерителя "Условные вагоно – километры" для  $i$ -го вагона поезда (подвижного состава);

$NS_i$  – величина измерителя "Условные вагоно – километры" для  $i$ -го вагона в составе данного поезда;

31. Для груженого вагона в качестве  $P_{nsi}$  используется соответствующее значение  $P_{i-nsi}$  для определенного рода груза.

32. Для порожнего вагона в качестве  $P_{nsi}$  используется базовый тариф  $P_{2-ns}$ .

33. Для пассажирского вагона в качестве  $P_{nsi}$  используется базовый тариф  $P_{3-ns}$

34. Для прочей железнодорожной техники на своих осях, в качестве  $P_{nsi}$  используется базовый тариф  $P_{4-ns}$ .

35. При перевозке крупногабаритных и опасных грузов, в качестве  $P_{nsi}$  используется тариф  $P_{ок-ns}$ .

36.  $NS_i$  – величина измерителя "Условные вагоно – километры" для  $i$ -го вагона в составе данного поезда определяется по формуле:

$$NS_i = 0,25 * n_i * L_i$$

где

$n_i$  – количество осей  $i$ -го вагона поезда (подвижного состава);

$L_i$  – величина пробега (в км)  $i$ -го вагона в составе данного поезда.