

Об утверждении методик расчета тарифов на услуги аэронавигации и аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий

Утративший силу

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 1 февраля 2017 года № 62. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 27 марта 2017 года № 14932. Утратил силу приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 13 февраля 2020 года № 65.

Сноска. Утратил силу приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 13.02.2020 № 65 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 7) статьи 15-1 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить:

1) недискриминационную методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг согласно приложению 1 к настоящему приказу;

2) недискриминационную методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов согласно приложению 2 к настоящему приказу;

3) недискриминационную методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг согласно приложению 3 к настоящему приказу;

4) недискриминационную методику расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии, согласно приложению 4 к настоящему приказу.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить: государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии в печатном и электронном виде на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течении десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;

4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

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

*Министр
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан*

Ж. Қасымбек

Министр
Республики

национальной

" С О Г Л А С О В А Н "
экономики
Казахстан
Сулейменов

Т.

28 февраля 2017 года

Приложение 1
к приказу Министра по

Недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг (далее - Методика) разработана в соответствии с подпунктом 7) статьи 15-1 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", Законом Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях" и Конвенцией о международной гражданской авиации, ратифицированной постановлением Верховного Совета Республики Казахстан от 2 июля 1992 года.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Настоящая Методика предназначена для определения механизма расчета тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг.

3. Настоящая Методика применяется только в случае установления уполномоченным органом в сфере гражданской авиации факта снижения качества аэронавигационного обслуживания - несоответствия свойств аэронавигационного обслуживания, установленным требованиям и (или) возникновения инцидента по вине аэронавигационной организации.

4. В Методике применяются следующие понятия и сокращения:

1) аэронавигационное обслуживание - комплексное обслуживание, связанное с обслуживанием воздушного движения, эксплуатацией радиотехнического оборудования и средств связи, метеорологическим и поисково-спасательным обеспечением полетов, предоставлением аэронавигационной информации;

2) свойства аэронавигационного обслуживания - особенности (характеристики) элементов аэронавигационного обслуживания, которые являются составной частью качества аэронавигационного обслуживания;

3) услуги - регулируемые услуги (товары, работы) субъекта естественных монополий в сфере аэронавигации.

4) качество - совокупная оценка характеристик аэронавигационного обслуживания относительно требований, установленных Международной организацией гражданской авиации (далее - ИКАО), государственными органами ;

5) уполномоченный орган - уполномоченный орган в сфере гражданской авиации;

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

5. Расчет тарифов с учетом качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации, базируется на следующих основных принципах:

1) оценка степени несоответствия свойств аэронавигационного обслуживания относительно, установленных ИКАО требований (стандартов), а также относящихся к компетенции уполномоченного органа в сфере гражданской авиации требований (стандартов);

2) зависимость уровня тарифа на услуги аэронавигации с учетом качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации, от степени несоответствия свойств аэронавигационного обслуживания относительно установленных требований (стандартов);

3) применение тарифа на услуги аэронавигации с учетом качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации, к потребителю, которому оказана услуга, несоответствующая свойствам аэронавигационного обслуживания относительно установленных требований (стандартов).

6. Факты снижения качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации, устанавливается уполномоченным органам в сфере гражданской авиации, для инцидентов в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15597).

Сноска. Пункт 6 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 2. Расчет тарифов при снижении качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации

7. В случае снижения качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации, уменьшается доля прибыли в действующем тарифе на услуги аэронавигации.

8. Тарифы на услуги аэронавигации при снижении качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации, определяется по следующей формуле:

$$T_{ki} = T_i - (1 - K) * P_i$$

где:

T_{ki} - тариф на i -й вид услуги аэронавигации с учетом качества услуг аэронавигационного обслуживания;

T_i - действующий тариф на i -й вид услуги аэронавигации;

K - коэффициент понижения к величине прибыли в действующем тарифе на i -й вид услуги аэронавигации;

P_i - величина прибыли в утвержденном уполномоченным органом в сфере гражданской авиации действующем тарифе на i -й вид услуги аэронавигации.

9. Коэффициент понижения к величине прибыли в действующем тарифе на i -й вид услуги аэронавигации K определяется в соответствии с таблицей определения величины прибыли, указанной в приложении к настоящей Методике.

Глава 3. Заключительные положения

10. В целях компенсации за снижение качества оказанных услуг аэронавигации производится перерасчет платы с учетом качества аэронавигационного обслуживания на основе рассчитанных настоящей Методикой тарифов.

11. Норматив отчисления части чистого дохода республиканских государственных предприятий, утвержденный приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 25 февраля 2015 года № 134 (

зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10545), учитывается при расчете тарифа на услуги аэронавигации.

Приложение к
недискриминационной методике
расчета тарифов (цен, ставок
сборов) на услуги
аэронавигации, отнесенные к
сфере естественных монополий,
с учетом качества услуг

Сноска. Текст в правом верхнем углу приложения в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Таблица определения величины прибыли

| Оценка степени качества услуг, оказываемых субъектами естественных монополий в сфере услуг аэронавигации (качество аэронавигационного обслуживания) | Коэффициент понижения к величине прибыли в действующем тарифе на i-й вид услуги аэронавигации, К |
|---|--|
| Несоответствие свойств аэронавигационного обслуживания, установленным требованиям, не повлекших возникновение инцидента | от 1 до 0,75 |
| Несоответствие свойств аэронавигационного обслуживания, установленным требованиям, повлекших возникновение инцидента, который мог повлиять на безопасность полета | от 0,75 до 0,5 |
| Несоответствие свойств аэронавигационного обслуживания, установленным требованиям, повлекших возникновение инцидента, который повлиял на безопасность полета | от 0,5 до 0,1 |

Приложение 2
к приказу Министра по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 1 февраля 2017 года № 62

Недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов (далее - Методика), разработана в соответствии с подпунктом 7) статьи 15-1 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", Законом Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях" и Конвенцией о международной гражданской авиации, ратифицированной постановлением Верховного Совета Республики Казахстан от 2 июля 1992 года.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Настоящая Методика предназначена для определения механизма расчета тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов на основе данных отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов (далее - услуги аэронавигации) и методических рекомендаций Международной организации гражданской авиации 9161 - АТ/724 - Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания.

3. Настоящая Методика направлена на формирование обоснованного уровня тарифов и подходов к тарифообразованию на услуги субъектов естественных монополий в сфере аэронавигации на основе баланса интересов между потребителями услуг аэронавигации и субъектов естественных монополий, оказывающих эти услуги.

4. основополагающими принципами настоящей Методики являются:

1) возмещение экономически обоснованных затрат на оказание услуг аэронавигации по основе ведения субъектов естественных монополий отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов;

2) обеспечение прозрачности расчета тарифов субъектов естественных монополий на услуги аэронавигации;

3) получения субъектами естественных монополий прибыли, обеспечивающей его эффективное функционирование по оказанию услуг аэронавигации, а также совершенствование технологии аэронавигационного обслуживания.

5. Для целей настоящей Методики применяются следующие основные понятия и сокращения:

1) услуги аэронавигации - организация воздушного движения, система связи, навигация и наблюдение, метеорологическое обеспечение аэронавигации, поиск и спасание, служба аэронавигационной информации;

2) отчетный период - законченный финансовый год, предшествующий дате подачи заявки на изменение тарифов на регулируемые услуги субъекта естественной монополии;

3) стоимость капитала - величина, характеризующая ставку вознаграждения на заемные и собственные средства, отражающая инвестиционные и иные риски, связанные с осуществлением деятельности, отнесенной к сферам естественной монополии;

4) ставка прибыли на регулируемую базу задействованных активов - норма операционной прибыли, соответствующая стоимости капитала субъекта естественной монополии, оказывающего услуги аэронавигации;

5) заемный капитал - суммарная стоимость долгосрочных займов банков и организаций, осуществляющих отдельные виды банковских операций, и прочих займов, имеющих на балансе субъекта естественной монополии на конец отчетного периода, за исключением займов, связанных с пополнением оборотных средств;

б) регулируемая база задействованных активов (далее - РБЗА) - суммарная стоимость долгосрочных активов (основных средств и нематериальных активов) и чистого оборотного капитала (рассчитываемого как разность между текущими активами и текущими обязательствами) на конец отчетного периода, находящихся в собственности или на иных законных основаниях у субъекта естественной монополии и используемых при производстве и (или) предоставлении услуг аэронавигации;

7) услуги - регулируемые услуги (товары, работы) субъекта естественных монополии в сфере аэронавигации;

8) ортодромия – линия кратчайшего расстояния между двумя точками на поверхности земного шара, представляющая собой дугу большого круга и пересекающая меридианы под различными углами.

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

6. Настоящая Методика предназначена для расчета тарифов на следующие услуги аэронавигации:

1) аэронавигационное обслуживание воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан, за исключением аэронавигационного обслуживания воздушных судов, осуществляющих международные полеты (далее - услуги аэронавигации в воздушном пространстве);

2) аэронавигационное обслуживание воздушных судов в районе аэродрома, за исключением аэронавигационного обслуживания воздушных судов, осуществляющих международные полеты (далее - услуги аэронавигации в районе аэродрома).

7. Тарифы на услуги аэронавигации дифференцируются в зависимости от максимальной взлетной массы воздушного судна и вида осуществляемой перевозки (регулярные или нерегулярные).

8. Расчет тарифов на услуги аэронавигации основан на прогнозируемом тарифном доходе и объеме оказания услуг аэронавигации на расчетный период.

В качестве расчетного периода используется финансовый год, следующий за датой подачи заявки на изменение тарифов на данные услуги.

Глава 2. Основы расчета тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов

9. Услуги аэронавигации включают пять основных компонентов:

- 1) обеспечение аэронавигационной информацией;
- 2) организация воздушного движения - комплекс бортовых и наземных функций, необходимых для обеспечения безопасного движения воздушных судов на всех этапах полета, включая обслуживание воздушного движения (далее - ОВД), организацию воздушного пространства и организацию потоков воздушного движения;

ОВД объединяет в себе управление воздушным движением (далее - УВД), полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

УВД включает в себя: аэродромное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода, районное диспетчерское обслуживание;

- 3) радиотехническое обеспечение полетов (состоит из службы авиационной электросвязи, а также службы авиационной радиолокации и радионавигации);
- 4) обеспечение метеорологической информацией;
- 5) поисково-спасательное обеспечение.

10. При расчете тарифа на услуги аэронавигации в воздушном пространстве учитываются следующие виды работ:

аварийное оповещение и координация полетов при проведении поиска и спасания;

организация воздушного движения;

планирование и координация использования воздушного пространства;

обеспечение функционирования органов обслуживания воздушного движения на запасных аэродромах;

предоставление средств радиолокации, радионавигации и связи;

передача экипажам оперативной аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке;

передача экипажам оперативной метеорологической информации;

максимальная взлетная масса воздушного судна;

дальность полета воздушного судна.

11. Дальность полета измеряется по ортодромии маршрута полета воздушного судна, которое уменьшается на 20 километров при каждом взлете и каждой посадке воздушного судна, и последняя цифра дальности полета в километрах округляется следующим образом:

5 километров и менее округляется до нуля;

более 5 километров округляется до 10 километров.

12. Для учета веса воздушных судов применяется шкала максимальной взлетной массы воздушных судов, состоящая из 9 весовых групп в соответствии с приложением 1 к настоящей Методике.

13. Тарифы на услуги аэронавигации в воздушном пространстве рассчитываются на 100 километров расстояния, рассчитанного по ортодромии маршрута полета воздушного судна на каждую весовую группу воздушного судна согласно данной шкале с помощью коэффициентов приведения.

14. При расчете тарифов на услуги аэронавигации в районе аэродрома учитываются следующие виды работ:

аварийное оповещение и координация полетов при проведении поиска и спасания;

организация воздушного движения при посадке на аэродром, на этапах снижения для посадки, захода на посадку, посадки и руления до места стоянки;

организация воздушного движения при вылете с аэродрома, на этапах руления с места стоянки, взлета и набора высоты до выхода на воздушную трассу;

планирование и координация использования воздушного пространства;

предоставление средств радиолокации, радионавигации и связи;

предоставление экипажам оперативной аэронавигационной информации и изменений в аэронавигационной обстановке;

предоставление экипажам метеорологической информации.

15. Тариф на услуги аэронавигации в районе аэродрома рассчитывается на одну тонну взлетной массы воздушного судна.

Размер платы определяется умножением тарифа на услуги аэронавигации в районе аэродрома на максимальную взлетную массу воздушного судна согласно представленным документам или справочной информации.

Последние две цифры массы воздушного судна в кг округляются:

менее 50 килограмм в меньшую сторону, 50 и более килограмм в большую сторону.

16. Состав и статьи затрат, в соответствии с которыми формируется себестоимость услуг аэронавигации, оказываемых субъектами естественных

монополий, определяются в соответствии с законодательством Республики Казахстан о естественных монополиях.

17. В случаях, когда отдельное средство или работа имеет двойное назначение, связанные с ними расходы распределяются на соответствующие тарифы на основе ведения субъектов естественных монополий раздельного учета затрат.

Глава 3. Механизм расчета тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов в воздушном пространстве

18. Прогнозируемый тарифный доход субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в воздушном пространстве определяется по формуле:

$$ТД_{ВП} = З_{ВП} + ДУП_{ВП},$$

где:

$ТД_{ВП}$ – прогнозируемый тарифный доход субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в воздушном пространстве, тенге;

$З_{ВП}$ – суммарные экономически обоснованные плановые затраты субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в воздушном пространстве, рассчитанные на плановый объем услуг, тенге;

$ДУП_{ВП}$ – допустимый уровень прибыли от оказания услуг аэронавигации в воздушном пространстве, тенге.

19. Суммарные экономически обоснованные плановые затраты от оказания услуг аэронавигации в воздушном пространстве формируются на основе данных раздельного учета затрат.

20. Допустимый уровень прибыли на услуги аэронавигации в воздушном пространстве определяется по формуле:

$$ДУП_{ВП} = РБЗА_{ВП} * СП/100,$$

где:

$РБЗА_{ВП}$ – регулируемая база задействованных активов в воздушном пространстве – суммарная стоимость долгосрочных активов (основных средств и нематериальных активов) и чистого оборотного капитала (рассчитываемого как разность между текущими активами и текущими обязательствами) на конец отчетного периода, находящихся в собственности или на иных законных основаниях у субъекта естественных монополий и используемых при производстве и (или) предоставлении услуг аэронавигации;

СП – ставка прибыли на регулируемую базу задействованных активов субъектов естественных монополий, используемых на оказание данной услуги, рассчитывается в соответствии с пунктами 28-36 настоящей Методики.

21. Тариф на один приведенный самолето-километр определяется по формуле :

$$T_m = \frac{T_{ДВП}}{\sum_{i=1}^n (N_{ij} * k_i)}$$

где:

T_m – тариф на один приведенный самолето-километр;

k_i – коэффициент приведения для i -го типа воздушного судна, определяемый с учетом максимальной взлетной массы i -го типа воздушного судна;

N_{ij} – количество самолето-километров, выполненных i -м типом воздушного судна, j – количество весовых групп воздушных судов;

n – верхняя граница суммирования;

i - индекс суммирования.

22. Коэффициент приведения для i -го типа воздушного судна определяется по формуле:

$$K_i = \sqrt{\frac{Q_{max_i}}{50}}$$

где:

Q_{max_i} – максимальная взлетная масса i – го типа воздушного судна, тонн;

50 – минимальный базовый размер максимальной взлетной массы воздушного судна равный 50 тоннам.

23. Тариф на услуги аэронавигации в воздушном пространстве ya 100 самолето-километров для j -ой весовой группы определяется по формуле:

$$T_{jm} = T_m * K_j * 100,$$

где:

T_{jm} – тариф для j -ой весовой группы весовой группы воздушных судов;

K_j – средневзвешенный коэффициент приведения для воздушных судов, входящих в j -ую весовую группу, определенный исходя из планируемого объема

услуг аэронавигации в воздушном пространстве в j-ой весовой группе, учтенной в общем объеме услуг аэронавигации в воздушном пространстве.

Глава 4. Механизм тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов в районе аэродрома

24. Прогнозируемый тарифный доход субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в районе аэродромов определяется по формуле:

$$ТД_{ра} = З_{ра} + ДУП_{ра},$$

где:

$ТД_{ра}$ – прогнозируемый тарифный доход субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в районе аэродромов, тенге;

$З_{ра}$ – суммарные экономически обоснованные плановые затраты субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в районе аэродромов, рассчитанные на плановый объем услуг, тенге;

$ДУП_{ра}$ – допустимый уровень прибыли от оказания услуг аэронавигации в районе аэродромов, тенге.

25. Суммарные экономически обоснованные плановые затраты субъектов естественных монополий от оказания услуг аэронавигации в районе аэродромов формируются на основе данных отдельного учета затрат.

26. Допустимый уровень прибыли от оказания услуг аэронавигации в районе аэродромов определяется по формуле:

$$ДУП_{ра} = РБЗА_{ра} * СП/100,$$

где:

$РБЗА_{ра}$ – регулируемая база задействованных активов субъектов естественных монополий на данную услугу;

$СП$ – ставка прибыли на регулируемую базу задействованных активов субъектов естественных монополий, используемых на оказание данной услуги, рассчитывается в соответствии с пунктами 28-36 настоящей Методики.

27. Тариф на услуги аэронавигации в районе аэродромов $Т_{ра}$ на один взлет или одну посадку определяется по формуле:

$$Т_{рр} = \frac{ТД_{ра}}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m (V_{ij} * Q_{maxi})}$$

где:

$Q_{\max i}$ – максимальная взлетная масса воздушных судов, тонн;

V_{ij} – количество самолето-вылетов, выполненных i -м типом воздушного судна;

n, m – верхняя граница суммирования;

i - индекс суммирования типов воздушного судна;

j – индекс суммирования весовых групп воздушных судов.

Глава 5. Расчет ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов

28. Ставка прибыли на РБЗА, используемых при оказании Субъектом услуг аэронавигации, определяется методом средневзвешенной стоимости капитала:

$$d = \frac{r_e \cdot W_e + r_d \cdot W_d}{W_e + W_d} \cdot k_{ab}$$

где:

d – ставка прибыли;

W_e – собственный капитал, тенге;

W_d – заемный капитал, тенге;

r_e – стоимость собственного капитала;

r_d – стоимость заемного капитала;

K_{ab} – коэффициент, учитывающий уровень норматива отчисления части чистого дохода республиканских государственных предприятий, утвержденного приказом Министром национальной экономики Республики Казахстан от 25 февраля 2015 года (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10545) (далее – Норматив отчисления).

29. Стоимость собственного капитала Субъекта, оказывающего услуги аэронавигации, определяется суммированием премий за существующие риски для данного вида деятельности по формуле:

$$r_e = r_f + r_s,$$

где:

r_f – безрисковая ставка;

r_s – премия за риски, характерные для сферы аэронавигации.

30. Безрисковая ставка принимается равной уровню официальной ставки рефинансирования Национального банка Республики Казахстан.

31. Коэффициент, учитывающий Норматив отчисления, рассчитывается по формуле:

$$K_{ab} = 1/(1-a),$$

где:

a – Норматив отчисления.

32. Основными факторами рисков, связанных с вероятностью потери доходов от оказания услуг аэронавигации, характерные для сферы аэронавигации, являются:

1) состояние развития инфраструктуры отрасли авиации Республики Казахстан;

2) общемировые тенденции развития и текущее состояние мирового рынка авиаперевозок;

3) состояние задействованных активов.

33. Оценку рисков, характерных для сферы аэронавигации, определение итогового уровня рисков и размера премий за итоговый уровень рисков осуществляет уполномоченный орган в сфере гражданской авиации согласно алгоритма определения итогового уровня рисков, характерных для расчета тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов, алгоритма оценки рисков, характерных для расчетов тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов и диапазонов премий за итоговый уровень рисков для расчетов тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения отдельного учета доходов, затрат и задействованных активов, приведенной в приложении 2 к настоящей Методики.

34. Оценка стоимости заемных средств производится методом предварительной поэлементной и последующей обобщающей оценки в виде средневзвешенной величины по формуле:

$$r_d = r_{dk} \cdot W_{dk} + r_{do} \cdot (1 - W_{dk}),$$

где:

r_{dk} – стоимость банковских и иных кредитов на конец последнего отчетного периода, %;

r_{do} – величина выплачиваемого по облигации купона или номинальной процентной ставкой облигации, %;

W_{dk} – удельный вес банковских и иных кредитов в заемном капитале Субъекта, оказывающего услуги аэронавигации, за исключением кредитов на пополнение оборотных средств на конец отчетного периода.

35. Стоимость банковских кредитов равна процентной ставке кредита или при привлечении нескольких кредитов равна средневзвешенной стоимости данных кредитов, привлеченных и имеющихся на балансе Субъекта, оказывающего услуги аэронавигации на конец отчетного периода, и определяется по формуле:

$$r_{dk} = \sum_{i=1}^n p_i \cdot w_i \cdot (1 - H), \text{ где:}$$

P_i – процент, уплачиваемый кредитором по i – му кредиту;

n - количество кредитов;

W_i - доля i – го кредита в общей сумме кредитов;

H - ставка налога на прибыль.

36. Величина выплачиваемого по облигации купона или номинальная процентная ставка облигации, выражаемая в процентах к ее номинальной стоимости, определяется по следующей формуле:

$$r_{do} = \left(\frac{C_n \cdot P_2 + \frac{C_n - C_p}{t}}{\frac{C_n + C_p}{2}} \right) \cdot (1 - H)$$

P_2 – ставка дисконта; C_H – номинальная стоимость облигаций;

C_p – реализационная цена облигаций;

t - срок займа (количество лет).

Приложение 1 к
недискриминационной методике
расчета тарифов (цен, ставок
сборов) на услуги
аэронавигации, отнесенные к
сфере естественных монополий,
с учетом ведения раздельного
учета доходов, затрат и
задействованных активов

Сноска. Текст в правом верхнем углу приложения 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Шкала максимальной взлетной массы воздушных судов

(тонн)

| | | | | | | | | |
|----|------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| <7 | > | > | > | > | > | > | > | > |
| | 7<20 | 20<30 | 30<50 | 50<100 | 100<200 | 200<300 | 300<400 | 400 |

Приложение 2 к
недискриминационной методике
расчета тарифов (цен, ставок
сборов) на услуги
аэронавигации, отнесенные к
сфере естественных монополий,
с учетом ведения раздельного
учета доходов, затрат и
задействованных активов

Сноска. Текст в правом верхнем углу приложения 2 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Алгоритм определения итогового уровня рисков, характерных для расчета тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов

| Факторы риска | Оценка риска | | | Итоговый уровень рисков |
|---|--------------|---------|---------|-------------------------|
| | минимальный | средний | высокий | |
| Состояние развития инфраструктуры отрасли авиации Республики Казахстан | 1 | 2 | 3 | |
| Общемировые тенденции развития и текущее состояние мирового рынка авиаперевозок | 1 | 2 | 3 | |
| Состояние задействованных активов | 1 | 2 | 3 | |
| Расчетный уровень риска (средний) | | | | |

Алгоритм оценки рисков, характерных для расчетов тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов

| Факторы риска | Оценка риска | Проявления |
|---|--------------|---|
| Состояние развития инфраструктуры отрасли авиации Республики Казахстан | минимальный | Хорошие перспективы развития экономики, создание эффективной авиатранспортной системы государства, отвечающей международным требованиям и обеспечивающей удовлетворение нарастающей потребности государства и граждан в качественных авиационных услугах, тем самым значительное увеличение спроса со стороны пользователей воздушным пространством |
| | средний | Перспективы умеренного экономического роста, ожидание стабильного спроса на авиаперевозки без существенного его увеличения |
| | высокий | Существование определенной вероятности спада, практически полное отсутствие перспектив увеличения объемов авиаперевозок в республике, также отток воздушного движения из воздушного пространства Казахстана из-за недостаточной модернизации радиотехнического и аэронавигационного оборудования и низкого уровня технического оснащения аэропортов |
| Общемировые тенденции развития и текущее состояние мирового рынка авиаперевозок | минимальный | Хорошие перспективы развития мировой экономики, интеграция в международное экономическое пространство, обеспечивающая контроль за соблюдением двусторонних соглашений о воздушном сообщении между Казахстаном и другими странами, тем самым максимальное использование воздушного пространства Республики Казахстан при выполнении полетов и рейсов с посадками |
| | средний | Перспективы умеренного мирового экономического роста, ожидание стабильного спроса на авиаперевозки без существенного его увеличения |
| | высокий | Общий мировой спад в отрасли гражданской авиации, проявление террористических актов, природные катаклизмы и другие внешние факторы, неподдающихся влиянию со стороны государства и приводящих к снижению объема воздушного движения через воздушное пространство Республики Казахстан |
| Состояние задействованных активов | минимальный | Износ основных средств до 40 % |
| | средний | Износ основных средств от 40 % до 70 % |
| | Высокий | Износ основных средств свыше 70 % |

Диапазоны премий за итоговый уровень рисков для расчетов тарифов на услуги аэронавигации, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов

| Диапазоны оценки итогового риска | Итоговый уровень рисков | % премий |
|----------------------------------|-------------------------|----------|
| Минимальный | $1 < 1,5$ | 3 - 5 % |
| Средний | $\geq 1,5$ и < 2 | 6 - 9 % |
| | | |

| | | |
|---------------|------------------|-----------|
| Выше среднего | ≥ 2 и < 3 | 10 - 13 % |
| Высокий | $= 3$ | 15 % |

Приложение 3
к приказу Министра по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 1 февраля 2017 года № 62

Недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг (далее - Методика) разработана в соответствии с подпунктом 7) статьи 15-1 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", Законом Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях", Особым порядком формирования затрат, применяемом при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней 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 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8480) (далее - Особый порядок), Правилами ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов субъектами естественной монополии, оказывающими услуги в сфере аэропортов, утвержденными приказом исполняющего обязанности Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 31 июля 2013 года № 239-ОД (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8716), и предназначена для определения механизма расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. В Методике применяются следующие понятия:

1) 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 естественных монополий, от их технологической мощности;

2) качество услуги - совокупность технических, технологических и эксплуатационных характеристик услуги, установленных государственными органами в пределах их компетенции, посредством которых предоставляемая услуга отвечает требованиям потребителя;

3) услуги - регулируемые услуги (товары, работы) в сфере аэропортов, осуществляемые субъектами естественных монополий;

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

5) задействованные активы - основные средства и нематериальные активы аэропорта, используемые для предоставления услуг в сфере аэропортов;

6) направления деятельности - совокупность определенных процессов оказания услуг, которые участвуют в оказании услуг как самостоятельно, так и во взаимодействии друг с другом.

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

Глава 2. Основные принципы механизма расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг

3. Основными принципами механизма расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг (далее - услуги) в соответствии с настоящей Методикой являются:

1) соответствие качества оказываемых услуг требованиям, установленным государственными органами в пределах их компетенции;

2) прозрачность формирования тарифов на оказываемые услуги;

3) обеспечение тарифом уровня рентабельности, достаточного для функционирования и развития субъекта естественной монополии;

4) нормирование допустимого уровня прибыли в тарифах на услуги на основе ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов;

5) достоверность производственных и финансовых показателей, используемых при расчете тарифов на услуги.

Глава 3. Механизм расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг

4. Тариф на услугу по обеспечению взлета и посадки воздушного судна, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям (далее - услуга по обеспечению взлета и посадки воздушного судна), включает расчет затрат по следующим операциям:

1) предоставление взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов ;

2) обеспечение содержания и эксплуатации аэродрома;

3) светотехническое обеспечение аэродрома;

4) аварийно - спасательное и противопожарное обеспечение;

5) орнитологическое обеспечение безопасности полетов в районе аэропорта;

6) предоставление оперативных изменений аэронавигационной информации и аэронавигационной обстановки по основным направлениям полетов воздушных судов из аэропорта (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

7) диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

8) радиотехническое обеспечение (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

9) метеорологическое обеспечение (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

10) предоставление места стоянки воздушному судну в течении трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях.

Единицей измерения услуги по обеспечению взлета и посадки воздушного судна является 1 тонна максимальной взлетной массы, при определении размера

тарифов максимальная взлетная масса воздушного судна округляется до целого в тоннах: до 500 килограмм - в меньшую сторону, 500 килограмм - и выше в большую сторону.

Сноска. Пункт 4 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5. Тариф на услугу по обеспечению авиационной безопасности, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям (далее - услуга по обеспечению авиационной безопасности), включает расчет затрат по следующим операциям:

1) досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, членов экипажей воздушных судов гражданской авиации;

2) обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов в аэропорту;

3) предполетный досмотр воздушного судна, грузов, почты и бортового питания;

4) поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства;

5) охрана воздушных судов на стоянках, исключающая возможность проникновения в воздушное судно посторонних лиц;

6) исключение возможности незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;

7) введение особых мер предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов, обеспечивающих их перевозку в багаже в разряженном состоянии, в изолированных от пассажиров отсеках воздушного судна;

8) охрана объектов авиатопливообеспечения;

9) координация деятельности служб авиационной безопасности эксплуатантов в зоне аэропорта.

Единицей измерения услуги по обеспечению авиационной безопасности является 1 тонна максимальной взлетной массы.

Сноска. Пункт 5 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

6. Тариф на услугу по предоставлению места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и

грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям (далее - услуга по предоставлению места стоянки воздушного судна), рассчитывается за каждый час фактического нахождения воздушного судна на стоянке.

Единицей измерения услуги по предоставлению места стоянки воздушному судну, является 1 тонна-час максимальной взлетной массы.

Неполный час считается за один час.

Сноска. Пункт 6 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

7. Тариф на услугу по предоставлению места стоянки воздушного судна на базовом аэродроме, за исключением международных направлений, устанавливается за сутки.

Неполные сутки считаются за сутки.

Единицей измерения услуги по предоставлению места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме, за исключением международных направлений, является 1 тонна-сутки максимальной взлетной массы.

Сноска. Пункт 7 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8. Расчет экономически обоснованного тарифа на единицу услуги аэропортов состоит из:

- 1) расчета затратной части тарифа на единицу услуги;
- 2) расчета доходной части тарифа на единицу услуги и рассчитывается по следующей формуле:

$$Д = Тз + Р,$$

где:

Д - тариф на единицу услуги;

Тз - затратная часть тарифа (нормативно - фактические затраты, приходящиеся на единицу услуги);

Р - доходная часть тарифа (допустимый уровень прибыли, приходящийся на единицу услуги).

Глава 4. Формирование затратной части тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг

9. Расходы по оказываемым услугам включаются в затратную часть тарифов на услуги в соответствии с Особым порядком.

Формирование затратной части тарифа состоит из следующих этапов:

- 1) определение производственных затрат аэропорта в целом по предприятию и в разрезе всех структурных подразделений;
- 2) распределение затрат вспомогательных служб аэропорта;
- 3) распределение расходов периода;
- 4) определение затратной части тарифа.

10. На первом этапе определяются производственные затраты каждого структурного подразделения аэропорта. 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 техники, расходов на амортизацию, расходов на содержание и эксплуатацию основных производственных фондов, затраты на материалы, электроэнергию и топливо.

11. На втором этапе формирования затратной части тарифов на услуги производится распределение расходов вспомогательных служб аэропорта. Производится перераспределение затрат производственных структурных подразделений, не выпускающих конечный продукт, на подразделения, которые выпускают конечный продукт пропорционально количеству потребленных услуг вспомогательных служб.

Источником для перераспределения затрат вспомогательных служб служит ежемесячная информация (в течение периода, принимаемого за базу для расчета тарифа, сформированная руководителем вспомогательных служб аэропорта об оказанных услугах каждому структурному подразделению).

Указанная информация заполняется на основе показателей, снятых с приборов учета, установленных для каждого структурного подразделения, и будет являться первичным документом для распределения расходов вспомогательных служб.

Распределение расходов внутренних услуг вспомогательных служб:

Служба обеспечения горюче-смазочными материалами, направления деятельности службы:

- 1) обеспечение авиационными горюче-смазочными материалами (далее – авиа ГСМ) и специальными жидкостями воздушных судов, является услугой оказываемой внешним потребителям аэропорта;

2) обеспечение автомобильными горюче-смазочными материалами (далее – авто ГСМ) аэропорта является внутренней услугой, оказываемой структурным подразделениям аэропорта.

Расходы по направлению деятельности обеспечение авто ГСМ аэропорта включают в себя затраты на доставку, хранение и приобретение авто ГСМ, заработную плату производственного штата, непосредственно связанного с обеспечением служб аэропорта авто ГСМ, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, амортизационных отчислений основных производственных фондов, необходимых для хранения и распределения авто ГСМ.

Не распределенные расходы службы между указанными направлениями складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

Расходы по направлению деятельности обеспечение авто ГСМ аэропорта распределяются между службами аэропорта пропорционально количеству авто ГСМ, потребляемого каждым структурным подразделением.

Для полноты и достоверности информации о расходовании авто ГСМ, руководителем службы горюче-смазочных материалов ведется учет потребления авто ГСМ в разрезе структурных подразделений аэропорта, что позволит качественно производить расчет перераспределения расходов, сформированных по указанному направлению между службами аэропорта.

Служба теплотехнического и сантехнического обеспечения (далее – ТиСТО), направления деятельности:

- 1) водо- и канализационное обеспечение аэропорта;
- 2) теплоснабжение аэропорта.

Расходы по направлению деятельности водо- и канализационное обеспечение аэропорта состоят из затрат на оплату труда производственного персонала службы, непосредственно связанного с водо- и канализационным обеспечением служб аэропорта, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, амортизационных отчислений основных производственных фондов службы, связанных непосредственно с водо – и канализационным обеспечением аэропорта.

Расходы, сформированные по данному направлению, распределяются пропорционально количеству потребленного объема воды.

Расходы по направлению деятельности теплоснабжение аэропорта включают в себя расходы на оплату труда производственного персонала, непосредственно связанного с обеспечением теплоснабжения аэропорта, отчислений от фонда

оплаты труда, материальных затрат, амортизационных отчислений основных производственных фондов, непосредственно участвующих в процессе теплоснабжения аэропорта.

Расходы, сформированные по указанному направлению, распределяются пропорционально площади отапливаемого помещения.

Не распределенные расходы службы ТиСТО между указанными направлениями деятельности складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

Основанием для проведения расчетов по распределению расходов является информация руководителя службы ТиСТО о потребленном количестве воды и канализационных стоках, отопления.

Служба энерго-светотехнического обеспечения полетов (далее – ЭСТОП), направления деятельности:

- 1) светотехническое обеспечение взлетно-посадочной полосы;
- 2) энергетическое обеспечение аэропорта.

Расходы по направлению деятельности энергетическое обеспечение аэропорта состоят из расходов на оплату труда производственного персонала, непосредственно связанного с обеспечением служб аэропорта, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, непосредственно связанных с обеспечением аэропорта электроэнергией, амортизации и прочих расходов.

Расходы распределяются пропорционально объему потребленного количества электроэнергии. Источником достоверной информации служат ежемесячные отчеты руководителя службы.

Не распределенные расходы службы между указанными направлениями деятельности складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

Расходы службы спецавтотранспорта (далее – ССТ) распределяются по следующим направлениям деятельности:

1) транспортное сопровождение аэродромной службы. Включают в себя расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с содержанием взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перронов.

Расходы, сформированные по данному направлению в полном объеме относятся на аэродромную службу;

2) транспортное сопровождение службы аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения (далее – СПАСПО).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с аварийно- спасательными работами.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу СПАСПО;

3) транспортное сопровождение аэродромного диспетчерского обслуживания (далее – ДСА).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с деятельностью ДСА.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ДСА;

4) транспортное сопровождение службы обслуживания пассажиров (далее – СОП).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с доставкой пассажиров на/с борт(а) воздушного судна.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на СОП;

5) транспортное сопровождение службы обслуживания груза, почты (далее – СОГП).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с доставкой багажа и грузобагажа на/с борт(а) ВС.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на СОГП;

6) транспортное сопровождение службы по обеспечению горюче-смазочными материалами (далее – СГСМ).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с заправкой воздушного судна авиа ГСМ и спецжидкостями.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на направление деятельности СГСМ обеспечение авиа ГСМ.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана доставкой и распределением авто ГСМ, в полном объеме распределяются на направление деятельности СГСМ обеспечение авто ГСМ;

7) транспортное сопровождение службы авиационной безопасности (далее – САБ).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с патрулированием территории аэропорта, в полном объеме распределяются на САБ;

8) транспортное сопровождение службы ЭСТОП.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с производственной деятельностью службы ЭСТОП.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ЭСТОП;

9) транспортное сопровождение службы ТиСТО.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с производственной деятельностью службы ТиСТО.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ТиСТО;

10) транспортное сопровождение инженерно-авиационной службы (далее – ИАС).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с производственной деятельностью ИАС.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ИАС;

11) транспортное сопровождение административно-управленческого персонала.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта администрации.

Расходы по данному направлению полностью относятся на административные расходы;

12) транспорт общего пользования.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта общего назначения.

Расходы по данному направлению распределяются пропорционально прямым затратам служб.

Не распределенные расходы службы ССТ между указанными направлениями складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

12. На третьем этапе формирования затратной части тарифов на услуги распределяются расходы периода субъекта естественной монополии.

Расходы периода распределяются пропорционально следующим показателям:
общехозяйственные расходы – пропорционально производственным затратам по каждому виду услуг, оказываемых субъектом естественной монополии;

налоги и сборы (связанные с основными средствами) пропорционально остаточной стоимости активов, отнесенных на каждый вид услуг, оказываемых субъектом естественной монополии;

расходы на выплату вознаграждения банкам – по степени участия денежных средств в услугах, для оказания которых получен кредит.

13. На четвертом этапе определяется затратная часть тарифа.

Расходы аэродромной службы распределяются между двумя направлениями деятельности – содержание взлетно-посадочной полосы и содержание стоянки для воздушных судов – пропорционально площади.

Затратная часть тарифа на услугу по обеспечению взлета и посадки воздушного судна определяется делением затрат на оказание данной услуги на натуральный объем услуги. Затраты по оказанию данной услуги – это сумма расходов:

основных структурных подразделений САБ, ДС, за исключением расходов, связанных с досмотром и обеспечением пропусками сотрудников и транспортных средств сторонних организаций, проходящих в зону ограниченного доступа, в случае оказания субъектом естественных монополий дополнительных авиационных услуг;

расходов вспомогательных служб, распределенных на указанные основные службы;

расходов периода, отнесенных на данную услугу. Затратная часть тарифа на услугу по обеспечению авиационной – безопасности определяется делением затрат на оказание данной услуги на натуральный объем услуги.

Затраты по оказанию данной услуги – это сумма расходов:

основных структурных подразделений САБ, ДС;

расходов вспомогательных служб, распределенных на указанные основные службы;

расходов периода, отнесенных на данную услугу.

Определение затратной части по услугам по предоставлению места стоянки воздушному судну и предоставлению места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме:

расходы аэродромной службы, сформированные по направлению деятельности содержание стоянки для воздушных судов, распределяются между двумя услугами – по предоставлению места стоянки воздушному судну на аэродроме в течение 3 часов после посадки для пассажирских и 6 часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и (или) выгрузке) в аэропорту посадки, и предоставлению места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме пропорционально натуральному объему данных услуг;

расходов вспомогательных служб, распределенных на указанные основные службы;

расходов периода, отнесенных на данные услуги.

Глава 5. Формирование прибыли, включаемой в тариф на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, с учетом качества услуг

14. Прибыль, включаемая в тариф на услуги, определяется на основе стоимости задействованных активов и ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов:

$$P = A * СП,$$

где:

P – прибыль по услугам, (тенге),

A – регулируемая база активов, задействованных в оказании одной из услуг (тенге),

СП – ставка прибыли (%);

Регулируемая база задействованных активов по услугам аэропорта определяется как произведение фактической стоимости активов, задействованных в оказании услуги, на коэффициент задействованности активов, по следующей формуле:

$$A = СА * Кза,$$

где:

СА – фактическая стоимость активов, задействованных в оказании услуг (операций), (тенге),

Кза – коэффициент задействованности активов.

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

Фактическая стоимость 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.

15. Для субъектов естественной монополии в сфере аэропортов ставка прибыли рассчитывается с помощью метода средневзвешенной стоимости капитала и определяется по формуле:

$$СП = ((1 - g) * re) + (g * rd),$$

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 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 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 аэропорта, отражает степень подверженности отрасли рискам, которые могут привести к потере предусмотренного дохода, основных средств и товарно-материальных запасов.

Расчет данного показателя по формуле:

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

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 приведенная в приложении 1 к настоящей Методике.

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):

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

где:

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

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

C_e – балансовая стоимость основных средств, отнесенных на услугу,

ΔV .

– изменение дохода за прогнозируемый год от i -ую услуги,

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

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

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

где:

π

баз – общая прибыль организации за отчетный год,

H – ставка налога на прибыль,

$\Delta|\pi$

- уровень падения прибыли услуги,

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

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

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

Ставка вознаграждения на заемные средства определяется по формуле:

$$rd = rf + \text{ДП},$$

где:

rf – 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 и имеющих аналогичный кредитный рейтинг на территории Республики Казахстан.

Глава 6. Дополнительные коэффициенты, влияющие на уровень доходной части тарифа на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественной монополии, с учетом качества услуг

16. Функционирование системы качества в аэропортах направлено на реализацию политики предприятия в области повышения качества оказания аэропортовых услуг.

Полученный аэропортом сертификат качества услуги по системе качества (ИСО 9000-2001) поощряется повышением доходной части тарифа на услуги на 10 %.

17. При увеличении качества услуг производится увеличение доходной части тарифа:

1) с каждым 10 % увеличением коэффициента производительности труда субъекта естественной монополии производится увеличение на 1 % доходной части тарифа на услугу;

2) с каждым 10 % увеличением коэффициента обновления основных средств и нематериальных активов, используемых для оказания услуг, производится увеличение на 1 % доходной части тарифа на услугу.

18. При снижении качества услуг производится снижение доходной части тарифа на единицу услуги согласно показателя качества услуг, указанного в приложении 2 к настоящей Методике.

Приложение 1 к
недискриминационной методике
расчета тарифов (цен, ставок
сборов) на услуги аэропортов,
отнесенные к сфере
естественных монополий, с
учетом качества услуг

Сноска. Текст в правом верхнем углу приложения 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Шкала определения степени износа основных средств

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

Приложение 2 к
недискриминационной методике
расчета тарифов (цен, ставок
сборов) на услуги аэропортов,
отнесенные к сфере
естественных монополий, с
учетом качества услуг

Сноска. Текст в правом верхнем углу приложения 2 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Показатель качества услуг

| Показатели качество услуг аэропорта | Процент снижения доходной части тарифа |
|--|--|
| Каждое 10 % снижение коэффициента производительности труда | 1 % |
| Каждое 10% снижение коэффициента обновления основных средств | 1 % |
| Разовая задержка рейса по вине аэропорта | 2 % |
| Повторная задержка рейса по вине аэропорта | 5 % |
| Предпосылка к авиационному происшествию по вине аэропорта | 7 % |

Приложение 4
к приказу Министра по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 1 февраля 2017 года № 62

Недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии

Сноска. Заголовок в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая недискриминационная методика расчета тарифов (цен, ставок сборов) на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии (далее - Методика) разработана в соответствии с подпунктом 7) статьи 15-1 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", законами Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях" (далее - Закон о естественных монополиях), от 7 июля 2006 года "О концессиях" (далее - Закон о концессиях), от 31 октября 2015 года "О государственно-частном партнерстве" (далее - Закон о государственно-частном партнерстве), Особым порядком формирования затрат, применяемом при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней 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 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8480) (далее - Особый порядок), Правилами ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов субъектами естественной монополии, оказывающими услуги в сфере аэропортов, утвержденными приказом исполняющего обязанности Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий от 31 июля 2013 года № 239-ОД (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8716), Правилами формирования и утверждения тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий, осуществляющих свою деятельность по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии, утвержденными приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 ноября 2015 года № 743 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12526), и предназначена для определения механизма расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. В Методике применяются следующие понятия:

1) 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.

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

3) концессионный проект - совокупность мероприятий по осуществлению концессии, реализуемой в течение ограниченного периода времени и имеющей заверченный характер, согласно бюджетному законодательству Республики Казахстан и Закона о концессиях;

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

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

6) услуги - регулируемые услуги (товары, работы) в сфере аэропортов, осуществляемые субъектами естественных монополий;

7) задействованные активы - основные средства и нематериальные активы аэропорта, используемые для предоставления услуг в сфере аэропортов;

8) направления деятельности - совокупность определенных процессов оказания услуг, которые участвуют в оказании услуг как самостоятельно, так и во взаимодействии друг с другом;

9) государственно-частное партнерство - форма сотрудничества между государственным партнером и частным партнером, соответствующая признакам, определенным Законом о государственно-частном партнерстве;

10) проект государственно-частного партнерства - совокупность последовательных мероприятий по осуществлению государственно-частного партнерства, реализуемых в течение ограниченного периода времени и имеющих заверченный характер, согласно Закона о государственно-частном партнерстве;

11) объекты государственно-частного партнерства - имущество, имущественные комплексы, проектирование, строительство, создание, реконструкция, модернизация и эксплуатация которых осуществляются в рамках реализации проекта государственно-частного партнерства. К объектам государственно-частного партнерства также относятся работы (услуги) и инновации, подлежащие внедрению в ходе реализации проекта государственно-частного партнерства;

12) услуги субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии - регулируемые услуги, предоставляемые субъектом

государственно-частного партнерства, в том числе субъектом концессии в сфере естественной монополии и подлежащие государственному регулированию ведомством уполномоченного органа, включая случаи предоставления услуг в виде передачи определенного товара потребителю;

13) договор государственно-частного партнерства - письменное соглашение, определяющее права, обязанности и ответственность сторон договора государственно-частного партнерства, иные условия договора государственно-частного партнерства в рамках реализации проекта государственно-частного партнерства;

14) затратная часть тарифа - совокупность затрат, связанных с оказанием услуг субъектом государственно-частного партнерства, в том числе концессии, которые учитываются при утверждении тарифа и тарифных смет.

Критерии отнесения концессионных проектов к категории концессионных проектов особой значимости определяются перечнем концессионных проектов особой значимости, утвержденным Постановлением Правительства Республики Казахстан от 7 октября 2014 года № 1060.

Критерии отнесения проекта государственно-частного партнерства к проекту государственно-частного партнерства особой значимости определяются в соответствии с утвержденным приказом исполняющий обязанности Министра национальной экономики Республики Казахстан от 25 ноября 2015 года № 725 "О некоторых вопросах планирования и реализации проектов государственно-частного партнерства" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12717).

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

Глава 2. Основные принципы механизма расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии

3. Основные принципы механизма расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии (далее - услуги) в соответствии с настоящей Методикой являются:

1) соответствие качества оказываемых услуг требованиям, установленным государственными органами в пределах их компетенции;

2) прозрачность формирования тарифов на оказываемые услуги;

3) обеспечение тарифом уровня рентабельности, достаточного для функционирования и развития субъекта естественной монополии и возврата вложенных средств;

4) нормирование допустимого уровня прибыли в тарифах на услуги на основе ставки прибыли на регулируемую базу задействованных активов;

5) достоверность производственных и финансовых показателей, используемых при расчете тарифов на услуги.

Глава 3. Механизм расчета тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии

4. Тариф на услугу по обеспечению взлета и посадки воздушного судна, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям (далее - услуга по обеспечению взлета и посадки воздушного судна), включает расчет затрат по следующим операциям:

1) предоставление взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов ;

2) обеспечение содержания и эксплуатации аэродрома;

3) светотехническое обеспечение аэродрома;

4) аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение;

5) орнитологическое обеспечение безопасности полетов в районе аэропорта;

6) предоставление оперативных изменений аэронавигационной информации и аэронавигационной обстановки по основным направлениям полетов воздушных судов из аэропорта (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

7) диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

8) радиотехническое обеспечение (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

9) метеорологическое обеспечение (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);

10) предоставление места стоянки воздушному судну в течение трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с

осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях.

Единицей измерения услуги по обеспечению взлета и посадки воздушного судна является 1 тонна максимальной взлетной массы.

Сноска. Пункт 4 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

55. Тариф на услугу по обеспечению авиационной безопасности, за исключением обслуживания авиaperевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям (далее - услуга по обеспечению авиационной безопасности), включает расчет затрат по следующим операциям: 1) досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, членов экипажей воздушных судов гражданской авиации;

2) обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов в аэропорту;

3) предполетный досмотр воздушного судна, грузов, почты и бортового питания;

4) поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства;

5) охрана воздушных судов на стоянках, исключающая возможность проникновения в воздушное судно посторонних лиц;

6) исключение возможности незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;

7) введение особых мер предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов, обеспечивающих их перевозку в багаже в разряженном состоянии, в изолированных от пассажиров отсеках воздушного судна;

8) охрана объектов авиатопливообеспечения;

9) координация деятельности служб авиационной безопасности эксплуатантов в зоне аэропорта.

Единицей измерения услуги по обеспечению взлета и посадки воздушного судна является 1 тонна максимальной взлетной массы, при определении размера сбора максимальная взлетная масса воздушного судна округляется до целого в тоннах: до 500 килограмм - в меньшую сторону, 500 килограмм - и выше в большую сторону.

Сноска. Пункт 5 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по

истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

6. Тариф на услугу по предоставлению места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям (далее - услуга по предоставлению место стоянки воздушного судну), рассчитывается за каждый час фактического нахождения воздушного судна на стоянке.

Единицей измерения услуги по предоставлению места стоянки воздушному судну, является 1 тонна-час максимальной взлетной массы.

Неполный час считается за один час.

Сноска. Пункт 6 с изменением, внесенным приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

7. Тариф на услугу по предоставлению места стоянки воздушного судна на базовом аэродроме, за исключением международных направлений, устанавливается за сутки.

Неполные сутки считаются за сутки.

Единицей измерения услуги по предоставлению места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме, за исключением международных направлений, является 1 тонна-сутки максимальной взлетной массы.

Сноска. Пункт 7 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

8. Расчет экономически обоснованного тарифа на единицу услуги субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии состоит из:

- 1) расчета затратной части тарифа на единицу услуги;
- 2) расчета доходной части тарифа на единицу услуги и рассчитывается по следующей формуле:

$$Д = Тз + Р,$$

где:

Д - тариф на единицу услуги (товары, работы) субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии;

Тз - затратная часть тарифа (нормативно-фактические затраты, приходящиеся на единицу услуги (товары, работы) субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии);

Р - доходная часть тарифа (допустимый уровень прибыли, приходящийся на единицу услуги (товары, работы) субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии).

Глава 4. Формирование затратной части тарифов на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии

9. Регулирование затрат, включаемых в тариф субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии осуществляется путем ограничения видов затрат, включаемых в затратную часть тарифа, и ограничения уровня расходов субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии.

10. 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.

11. 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.

12. При передаче объектов государственной собственности во временное владение и пользование средства, направляемые субъектом государственно-частного партнерства, в том числе субъекта 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.

13. При строительстве и эксплуатации новых объектов на основе договора государственно-частного партнерства, в том числе договора концессии амортизационные отчисления, определяемые с использованием метода, предусмотренного учетной политикой субъекта государственно-частного партнерства, в том числе 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 государственно-частного партнерства, в том числе договора концессии и расходы, связанные с финансированием объектов социальной сферы, входящей в имущественный комплекс объекта государственно-частного партнерства, в том числе концессии, подтвержденные соответствующими обосновывающими материалами учитываются при формировании тарифа на услуги субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии.

14. 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.

15. Выделяемая субъекту государственно-частного партнерства, в том числе субъекту концессии субсидия из средств государственного бюджета учитываются в уменьшении затратной части тарифа, за исключением субсидий, направленных на расходы, не учтенные в затратной части тарифа.

16. В расходах периода учитываются расходы на выплату вознаграждения за заемные средства для реализации проекта государственно-частного партнерства, в том числе концессионного проекта субъекта государственно-частного партнерства, в том числе концессии, утвержденного в установленном законодательством порядке.

Расходы на выплату вознаграждения по заемным средствам, полученным в национальной валюте, для реализации проекта государственно-частного партнерства, в том числе концессионного проекта учитываются при расчете тарифа в пределах суммы, рассчитанной с применением 2,5-х кратной официальной ставки рефинансирования, установленной Национальным Банком Республики Казахстан.

Расходы на выплату вознаграждения по заемным средствам, полученным в иностранной валюте, для реализации проекта государственно-частного партнерства, в том числе концессионного проекта учитываются при расчете тарифа в пределах суммы, рассчитанной с применением 4-х кратной ставки Лондонского межбанковского рынка.

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.

Ставка рефинансирования Национального Банка Республики Казахстан и ставка Лондонского межбанковского рынка применяются на день подачи заявки на утверждение тарифа и тарифных смет субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии.

17. При формировании и утверждении тарифов и тарифных смет субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии не учитываются следующие расходы:

на сверхнормативные технические и коммерческие потери, порчу и недостатки товарно-материальных ценностей и запасы на складах, другие непроизводительные расходы и потери;

амортизационные отчисления основных средств, не используемых при оказании услуг;

на арендную плату за пользование основными средствами, используемыми в технологическом цикле при производстве и (или) предоставлении услуг, полученными в доверительное управление, в имущественный найм, по лизингу;

платежи за сверхнормативные выбросы (сбросы) загрязняющих веществ;

судебные издержки;

безнадежные долги;

штрафы, пени, неустойки и другие виды санкций за нарушение условий хозяйственных договоров, а также штрафы и пени за сокрытие (занижение) дохода;

убытки от хищений;

потери от брака;

на содержание объектов социальной сферы (здравоохранения, детских дошкольных учреждений, учебных заведений, профессионально-технических училищ (кроме технологически необходимых), оздоровительных лагерей, объектов культуры и спорта, жилого фонда), кроме предусмотренных договором государственно-частного партнерства, в том числе договора концессии;

на проведение культурно-просветительных, оздоровительных и спортивных мероприятий (проведение вечеров отдыха, спектаклей, концертов);

на погашение ссуд (включая беспроцентные), выданных работникам предприятий на улучшение жилищных условий, приобретение садовых домиков и обзаведение домашним хозяйством;

по благоустройству садовых товариществ (в том числе, строительство дорог, энерго- и водоснабжение, осуществление других расходов общего характера);

на проведение и организацию лекций, выставок, диспутов, встреч с деятелями науки и искусства, научно-технических конференций, членские взносы в общественные организации и ассоциации;

по рекламе в средствах массовой информации, по изданию рекламной, плакатной и типографской продукции, за исключением продукции, используемой в производственных целях;

на приобретение, аренду и содержание квартир, жилых зданий и сооружений, мест в общежитиях и гостиницах для персонала субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии;

на выполнение работ по благоустройству города, оказанию помощи сельскому хозяйству и другие подобного рода работы;

на оплату отпусков работникам, обучающимся в организации образования;

по оплате путевок работникам и их детям на лечение, отдых, экскурсии за счет средств субъекта концессии, кроме затрат, связанных с реабилитационным лечением профессиональных заболеваний;

по оплате услуг поликлиник по договорам, заключенным с органами здравоохранения на предоставление своим работникам медицинской помощи;

страховые платежи (взносы, уплачиваемые предприятиями по договорам личного и имущественного страхования, заключенных предприятиями в пользу своих работников);

по оплате дополнительно предоставленных (сверх предусмотренного законодательством) отпусков работникам, оплата проезда членов семьи работника к месту использования отпуска и обратно, а также компенсация за неиспользованный отпуск;

на оказание всех видов спонсорской помощи;

льготы работникам субъекта государственно-частного партнерства, концессии (предоставление питания работникам бесплатно или по сниженным ценам, оплата абонементов в группы здоровья, занятий в секциях, клубах, протезирование), кроме предусмотренных законодательством;

на компенсацию стоимости питания детям, находящимся в дошкольных учреждениях, санаториях и оздоровительных лагерях;

отчисления профсоюзам на цели, определенные коллективным договором;

связанные с изобретательством и рационализаторством производства: проведением опытно-экспериментальных работ, изготовлением и испытанием моделей и образцов по изобретениям и рационализаторским предложениям (за исключением работ, применяющихся в представлении услуг и имеющих экономический эффект), организацией выставок, смотров, конкурсов и других мероприятий по изобретательству и рационализации, выплаты авторских вознаграждений;

другие виды расходов, непосредственно не относящиеся к оказанию услуг, а также не подтвержденные обосновывающими материалами (договоры, счета-фактуры, финансовые и другие документы) и приводящие к росту тарифов.

18. Формирование затратной части тарифа состоит из следующих этапов:

1) определение производственных затрат аэропорта в целом по предприятию и в разрезе всех структурных подразделений с разделением затрат, связанных с деятельностью, осуществляемой на объектах государственно-частного партнерства на основе договора государственно-частного партнерства, в том числе на объектах переданных в концессию на основе договора концессии;

2) распределение затрат вспомогательных служб аэропорта;

3) распределение расходов периода;

4) определение затратной части тарифа с указанием составляющей тарифа, обеспечивающей покрытие затрат, связанных с деятельностью, осуществляемой на объектах переданных в государственно-частного партнерства на основе договора государственно-частного партнерства, в том числе переданных в концессию на основе договора концессии.

19. На первом этапе определяются производственные затраты каждого структурного подразделения аэропорта. 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 техники, расходов на амортизацию, расходов на содержание и эксплуатацию основных производственных фондов, затраты на материалы, электроэнергию и топливо с разделением затрат, связанных с деятельностью, осуществляемой на объектах государственно-частного партнерства, на основе договора государственно-частного партнерства, в том числе на объектах переданных в концессию на основе договора концессии.

20. На втором этапе формирования затратной части тарифов на услуги субъекта государственно-частного партнерства, в том числе субъекта концессии производится распределение расходов вспомогательных служб аэропорта. Производится перераспределение затрат производственных структурных подразделений, не выпускающих конечный продукт, на подразделения, которые выпускают конечный продукт пропорционально количеству потребленных услуг вспомогательных служб.

Источником для перераспределения затрат вспомогательных служб служит ежемесячная информация в течение периода, принимаемого за базу для расчета тарифа, сформированная руководителем вспомогательных служб аэропорта об оказанных услугах каждому структурному подразделению.

Указанная информация заполняется на основе показателей снятых с приборов учета, установленных для каждого структурного подразделения, и будет являться первичным документом для распределения расходов вспомогательных служб.

21. Распределение расходов внутренних услуг вспомогательных служб:

1) Служба обеспечения горюче-смазочными материалами, направления деятельности службы:

обеспечение авиационными горюче-смазочными материалами (далее - авиа ГСМ) и специальными жидкостями воздушных судов, является услугой оказываемой внешним потребителям аэропорта;

обеспечение автомобильными горюче-смазочными материалами (далее - авто ГСМ) аэропорта является внутренней услугой, оказываемой структурным подразделениям аэропорта.

Расходы по направлению деятельности обеспечение авто ГСМ аэропорта включают в себя затраты на доставку, хранение и приобретение авто ГСМ, заработную плату производственного штата, непосредственно связанного с обеспечением служб аэропорта авто ГСМ, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, амортизационных отчислений основных производственных фондов, необходимых для хранения и распределения авто ГСМ.

Не распределенные расходы службы между указанными направлениями складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

Расходы по направлению деятельности обеспечение авто ГСМ аэропорта распределяются между службами аэропорта пропорционально количеству авто ГСМ, потребляемого каждым структурным подразделением.

Для полноты и достоверности информации о расходовании авто ГСМ, руководителем службы горюче-смазочных материалов ведется учет потребления авто ГСМ в разрезе структурных подразделений аэропорта, что позволит качественно производить расчет перераспределения расходов, сформированных по указанному направлению между службами аэропорта;

2) Служба теплотехнического и сантехнического обеспечения (далее - ТиСТО), направления деятельности:

водо- и канализационное обеспечение аэропорта;

теплоснабжение аэропорта.

Расходы по направлению деятельности водо- и канализационное обеспечение аэропорта состоят из затрат на оплату труда производственного персонала службы, непосредственно связанного с водо-канализационным обеспечением служб аэропорта, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, амортизационных отчислений основных производственных фондов службы, связанных непосредственно с водо- и канализационным обеспечением аэропорта

Расходы, сформированные по данному направлению, распределяются пропорционально количеству потребленного объема воды.

Расходы по направлению деятельности теплоснабжение аэропорта включают в себя расходы на оплату труда производственного персонала, непосредственно связанного с обеспечением теплоснабжения аэропорта, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, амортизационных отчислений основных производственных фондов, непосредственно участвующих в процессе теплоснабжения аэропорта.

Расходы, сформированные по указанному направлению, распределяются пропорционально площади отапливаемого помещения.

Не распределенные расходы службы ТиСТО между указанными направлениями деятельности складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

Основанием для проведения расчетов по распределению расходов является информация руководителя службы ТиСТО о потребленном количестве воды и канализационных стоках, отопления;

3) Служба энерго-светотехнического обеспечения полетов (далее - ЭСТОП), направления деятельности:

светотехническое обеспечение взлетно-посадочной полосы;
энергетическое обеспечение аэропорта.

Расходы по направлению деятельности энергетическое обеспечение аэропорта состоят из расходов на оплату труда производственного персонала, непосредственно связанного с обеспечением служб аэропорта, отчислений от фонда оплаты труда, материальных затрат, непосредственно связанных с обеспечением аэропорта электроэнергией, амортизации и прочих расходов.

Расходы распределяются пропорционально объему потребленного количества электроэнергии. Источником достоверной информации служат ежемесячные отчеты руководителя службы.

Не распределенные расходы службы между указанными направлениями складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности;

4) расходы службы спецавтотранспорта (далее - ССТ) распределяются по следующим направлениям деятельности:

транспортное сопровождение аэродромной службы. Включают в себя расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с содержанием взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перронов.

Расходы, сформированные по данному направлению в полном объеме относятся на аэродромную службу;

транспортное сопровождение службы аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения (далее - СПАСПО).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с аварийно-спасательными работами.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу СПАСПО;

5) транспортное сопровождение аэродромного диспетчерского обслуживания (далее - ДСА).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с деятельностью ДСА.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ДСА;

6) транспортное сопровождение службы обслуживания пассажиров (далее - СОП).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с доставкой пассажиров на/с борт(а) воздушного судна.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на СОП;

7) транспортное сопровождение службы обслуживания груза, почты (далее - СОГП).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с доставкой багажа и грузобагажа на/с борт(а) ВС.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на СОГП;

8) транспортное сопровождение службы по обеспечению горюче-смазочными материалами (далее - СГСМ).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с заправкой воздушного судна авиа ГСМ и спецжидкостями.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на направление деятельности СГСМ обеспечение авиа ГСМ.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана доставкой и распределением авто ГСМ, в полном объеме распределяются на направление деятельности СГСМ обеспечение авто ГСМ;

9) транспортное сопровождение службы авиационной безопасности (далее - САБ).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с патрулированием территории аэропорта, в полном объеме распределяются на САБ;

10) транспортное сопровождение службы ЭСТОП.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с производственной деятельностью службы ЭСТОП.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ЭСТОП;

11) транспортное сопровождение службы ТиСТО.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с производственной деятельностью службы ТиСТО.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ТиСТО;

12) транспортное сопровождение инженерно-авиационной службы (далее - ИАС).

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта, деятельность которого непосредственно связана с производственной деятельностью ИАС.

Расходы, сформированные по данному направлению, в полном объеме распределяются на службу ИАС;

13) транспортное сопровождение административно-управленческого персонала.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта администрации.

Расходы по данному направлению полностью относятся на административные расходы;

14) транспорт общего пользования.

Расходы по эксплуатации и содержанию автотранспорта общего назначения.

Расходы по данному направлению распределяются пропорционально прямым затратам служб.

Не распределенные расходы службы ССТ между указанными направлениями складываются как накладные расходы и распределяются между направлениями деятельности пропорционально прямым затратам, сформированным по направлениям деятельности.

23. На третьем этапе формирования затратной части тарифов на услуги распределяются расходы периода субъекта естественной монополии.

Расходы периода распределяются пропорционально следующим показателям: общехозяйственные расходы - пропорционально производственным затратам по каждому виду услуг, оказываемых субъектом естественной монополии;

налоги и сборы (связанные с основными средствами) пропорционально остаточной стоимости активов, отнесенных на каждый вид услуг, оказываемых субъектом естественной монополии;

расходы на выплату вознаграждения банкам - по степени участия денежных средств в услугах, для оказания которых получен кредит.

24. На четвертом этапе определяется затратная часть тарифа.

Расходы аэродромной службы распределяются между двумя направлениями деятельности - содержание взлетно-посадочной полосы и содержание стоянки для воздушных судов - пропорционально площади.

Затратная часть тарифа на услугу по обеспечению взлета и посадки воздушного судна определяется делением затрат на оказание данной услуги на натуральный объем услуги. Затраты по оказанию данной услуги - это сумма расходов:

основных структурных подразделений - аэродромной службы направление деятельности содержание взлетно-посадочной полосы, СПАСОП, ДСА, направление деятельности службы ЭСТОП светотехническое обеспечение взлетно-посадочной полосы;

расходов вспомогательных служб, распределенных на указанные основные службы;

расходов периода, отнесенных на данную услугу. Затратная часть тарифа на услугу по обеспечению авиационной - безопасности определяется делением затрат на оказание данной услуги на натуральный объем услуги.

Затраты по оказанию данной услуги - это сумма расходов:

основных структурных подразделений САБ, ДС;

расходов вспомогательных служб, распределенных на указанные основные службы;

расходов периода, отнесенных на данную услугу.

Определение затратной части по услугам по предоставлению места стоянки воздушному судну, и предоставлению места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме:

расходы аэродромной службы, сформированные по направлению деятельности содержание стоянки для воздушных судов, распределяются между двумя услугами - по предоставлению места стоянки воздушному судну на аэродроме в течение 3 часов после посадки для пассажирских и 6 часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и (или) выгрузке) в аэропорту посадки, и предоставлению места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме пропорционально натуральному объему данных услуг;

расходов вспомогательных служб, распределенных на указанные основные службы;

расходов периода, отнесенных на данные услуги. Затратная часть тарифа должна быть рассчитана с указанием составляющей тарифа, обеспечивающей покрытие затрат, связанных с деятельностью, осуществляемой на объектах государственно-частного партнерства на основе договора государственно-частной партнерства, в том числе переданных в концессию на основе договора концессии.

Глава 5. Формирование доходной части тарифа на услуги аэропортов, отнесенные к сфере естественных монополий, оказываемые по договору государственно-частного партнерства, в том числе по договору концессии

25. Существующие и строящиеся основные средства распределяются на услуги (в том числе и на нерегулируемые) согласно методике раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов субъекта естественных монополий, разработанной с подпунктом 17) статьи 7 Закона о естественных монополиях.

26. Доходная часть тарифа на единицу i -ой услуги определяется по формуле:

$$P_i = P1_i + P2_i,$$

где,

$P1_i$ - составляющая доходной части тарифа, рассчитанная на основе регулируемых базы задействованных активов на существующие основные средства, отнесенных на i -ую услугу,

$P2_i$ - составляющая доходной части тарифа отнесенная на новые (строящиеся) основные средства, отнесенных на i -ую услугу.

27. Расчет составляющей доходной части тарифа, рассчитанная на основе регулируемых базы задействованных активов на существующие основные средства, отнесенных на i -ую услугу услуги аэропортов определяется по формуле:

$$P1_i = A_i * СП$$

где,

$P1_i$ - составляющая доходной части тарифа, рассчитанная на основе регулируемых базы задействованных активов на существующие основные средства, отнесенных на i -ую услугу, (тенге),

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

СП - ставка прибыли (%).

Регулируемая база задействованных существующих активов по услугам аэропорта 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 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 аэропорта 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 аэропортов ставка прибыли рассчитывается с помощью метода средневзвешенной стоимости капитала и определяется по формуле:

$$СП = ((1 - g) * re) + (g * rd),$$

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;

re - ставка вознаграждения на собственный капитал (%);

rd - ставка вознаграждения на заемные средства (%).

Ставка вознаграждения на заемные средства определяется по формуле:

$$rd = rf + ДП,$$

где,

rf - безрисковая ставка, которая 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 и 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 аэропорта, 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, по формуле:

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

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 согласно приложению к настоящей Методике.

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):

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

где:

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

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

C_e - балансовая стоимость основных средств, отнесенных на услугу,

ΔV

- изменение дохода за прогнозируемый год от i -ую услуги,

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

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

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

где:

π

баз - общая прибыль организации за отчетный год,

H - ставка налога на прибыль,

$\Delta|_{\pi}$

- уровень падения прибыли услуги,

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

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, отнесенной на новые (строящиеся, модернизирующиеся) основные средства, передаваемые в государственно-частной партнерства, в том числе в концессию на основе договора государственно-частное партнерства, в том числе по договору концессии, на i -ую услугу определяется по формуле:

$$P2_i = [IE_i + IC_i (1 + N) - t Z_{ai}] / t \cdot V_{cpi_i}$$

где,

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

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

N - норма рентабельности инвестиций, рассчитываемая на основе задействованной базы активов - согласованная ставка с ведомством уполномоченного органа, значение которой не должно быть ниже уровня безрисковой ставки;

Z_{ai} - 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 договора государственно-частного партнерства, в том числе концессионного договора;

V_{cpi_i} - среднегодовой объем i -ой услуги.

30. Изменение размера тарифа в течение его срока действия договора государственно-частного партнерства, в том числе концессионного договора возможно при отклонении фактических объемов услуг или фактических расходов от прогнозируемых по истечении половины срока действия тарифа.

Изменение размера тарифа так же производится в случае изменения налогового законодательства Республики Казахстан.

Приложение
к недискриминационной методике
расчета тарифов (цен, ставок сборов)
на услуги аэропортов, отнесенные
к сфере естественных монополий,
оказываемые по договору
государственно-частного партнерства,
в том числе по договору концессии

Сноска. Текст в правом верхнем углу приложения в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 24.07.2018 № 532 (вводится в действие по истечению десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Шкала определения степени износа основных средств

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

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан