

**Потребность в субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении на 2023 год и плановый период 2024 и 2025 годов**

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1	Экономически обоснованный уровень тарифа (ЭОУТ)	руб. за 1 зону	95,40	100,42	102,41	110,42
2	Средневзвешенный тариф	руб. за 1 зону	30,63	32,21	33,47	34,79
3	Средняя дальность поездки в км	км	46,12	49,20	49,20	49,20
4	Средняя дальность поездки пассажира в зонах	км	4,88	5,21	5,21	5,21
5	Пассажирооборот	пасс. км	76 516 697	78 624 115	78 624 115	78 624 115
6	Количество перевезенных пассажиров	пасс.	1 659 078	1 610 276	1 610 276	1 610 276
7	Расходы (стр. 1 * стр. 4 * стр. 6)	руб.	772 454 274	841 887 054	859 172 582	926 372 782
8	Доходы (стр. 2 * стр. 4 * стр. 6)	тыс. руб.	247 995 065	270 037 662	280 797 836	291 872 026
9	Потребность в субсидии на возмещение недополученных доходов (стр. 7 - стр. 8)	тыс. руб.	524 459 210	571 849 392	578 374 747	634 500 756
10	Выплата по Соглашению о реструктуризации задолженности	руб.	28 952 040			
<b>11</b>	<b>Итого потребность средств субсидии</b>	<b>руб.</b>	<b>553 411 250</b>	<b>571 849 392</b>	<b>578 374 747</b>	<b>634 500 756</b>

Примечание:

1. Предварительная оценка прогнозного экономически обоснованного уровня тарифа на 2023 год и плановый период 2024 - 2025 произведена агентством исходя из объемных показателей и расходов, учтенных при регулировании тарифов на 2021 год, с применением индексов потребительских цен производителей промышленной продукции на 2022 - 2025 годы в соответствии с прогнозом социально-экономического развития РФ .

2. Рост экономически обоснованного уровня тарифа в 2023 году вызван следующими факторами: 1) увеличение транспортной работы на 2,0% в связи с заменой на новый подвижной состав (рельсовые автобусы РА-3 составностью 2-3 вагона, ранее составность поездов была с меньшим количеством вагонов; 2) увеличение расходов на аренду подвижного состава на 39,5 % и расходов на инфраструктуру на 16,3 % обусловлено увеличением транспортной работы и использованием нового подвижного состава; 3) увеличение собственных расходов на 5,8 % обусловлено необходимостью индексации заработной платы и увеличением прочих расходов в связи с увеличением транспортной работы.