

**О внесении изменения в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 "Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам"**

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 15 мая 2015 года № 581. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 18 июня 2015 года № 11389

В соответствии с пунктом 1 статьи 43-1 Закона Республики Казахстан от 24 марта 1998 года «О нормативных правовых актах» **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 «Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 7297, опубликованный в газете «Юридическая газета» 2 декабря 2011 года № 178 (2168)) следующее изменение:

Методику расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, утвержденной указанным приказом, изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Асавбаев А.А.) обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан направить его копии на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и информационно-правовой системе «Эділет»;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;

4) 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, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.

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



## 2. Порядок определения тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам

4. Перевозчики вычисляют свои расчетные тарифы на осуществление перевозок пассажиров по обслуживаемым маршрутам в соответствии с Экономико-математической моделью формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа согласно приложению 1 к настоящей М е т о д и к е .

5. Стоимость проезда пассажиров на городских (сельских) маршрутах определяется единой для всех маршрутов данного города (села), исходя из усредненного тарифа с математическим округлением до суммы, кратной пяти тенге с учетом льгот для отдельных категорий пассажиров, определенных статьей 13 Закона Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года «О транспорте в Республике Казахстан».

6. На основании определенных тарифов и расстояний между остановочными пунктами по соответствующим расписаниям движения на пригородные (в зависимости от ориентированности на отдельные населенные пункты), межрайонные (междугородные внутриобластные) и внутрирайонные маршруты определяется стоимость проезда пассажиров между остановочными пунктами на маршруте и составляется таблица стоимости проезда по маршруту (тарифная сетка), содержащая информацию в Типовом договоре организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 348 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 11002) (далее – Типовой договор).

7. Стоимость перевозки багажа на регулярных маршрутах определяется исходя из коэффициентов кратности стоимости перевозки багажа на регулярных маршрутах к стоимости проезда пассажиров согласно приложению 2 к настоящей Методике.

8. Стоимость проезда пассажиров на регулярных маршрутах корректируется в с л е д у ю щ и х с л у ч а я х :

1) при изменении фактических затрат перевозчиков более чем на 10 % по независящим от них ценовым факторам (удорожание или снижение розничных цен на топливо и горюче-смазочные материалы, автошины, аккумуляторы и запасные части);

2) при неблагоприятных для перевозчиков изменениях условий перевозок в сравнении с согласованными сторонами характеристиками маршрута, таких как ухудшение дорожного покрытия, погодных условий, приведших к снижению доходов б о л е е ч е м н а 1 5 % .

9. Стоимость проезда пассажиров и провоза багажа на вновь открываемых регулярных маршрутах определяется исходя из усредненного тарифа, действующего на

дату заключения с перевозчиком соответствующего Договора организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с Типовым договором.

## П р и л о ж е н и е 1

к М е т о д и к е р а с ч е т а  
тарифов на оказание услуг по перевозке  
пассажиров и багажа по регулярным  
маршрутам

### Экономико-математическая модель

#### формирования тарифов на регулярные автомобильные

#### перевозки пассажиров и багажа 1. Порядок определения расчетного тарифа

1. Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа (далее - Модель) используется в целях обеспечения методологического единообразия технологии расчетов по обоснованию тарифов на проезд в автобусах (микроавтобусах) регулярных маршрутов, эти расчеты выполняются с использованием унифицированной экономико-математической модели следующего вида:

$$Tr = \left( \frac{\sum Zi}{Q_{г.факт} \text{ ИЛИ } Q_{г.расчет}} \times K_p \right) \times K_{ндс}$$

формула (1)

где: Tr – расчетный тариф для маршрута;

$\sum Zi$  – общая годовая или до конца года сумма нормативных (расчетных) затрат перевозчика на обслуживание данного маршрута по всем i-ым статьям расходов (топливо, смазочные материалы, ремонт и техническое обслуживание автобусов, замена и ремонт автошин, амортизация автобусов, заработная плата водителей и кондукторов, накладные расходы), рассчитываемые в порядке, определяемая в главе 2 настоящей М о д е л и ;

$Q_{г.факт}$  – фактическое количество перевезенных пассажиров за предыдущий год, определенном в главе 3 настоящей Модели;

$Q_{г.расчет}$  – прогнозируемое количество перевозки пассажиров исходя из фактически перевезенного количества пассажиров за один месяц умноженное на количество месяцев в году, определенном в главе 3 настоящей Модели;

$K_p$  – коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика по обслуживанию данного маршрута равный 1,25 (принимается как 25 %);

$K_{ндс}$  – коэффициент налога на добавленную стоимость равный 1,12 (принимается как 12 %).

## 2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов

2. Укрупненные расчеты нормативных эксплуатационных расходов по статьям затрат на обслуживание регулярного автобусного маршрута выполняются в следующем порядке:

1) расходы на автомобильное топливо в расчете на общий пробег автобусов, используемых на обслуживании данного маршрута, определяются исходя из базовой нормы расхода топлива на 100 км с учетом всех действующих надбавок и розничной цены 1 литра бензина (дизтоплива, газа) на дату осуществления расчета тарифа:

$$Зт = 0,01 \times Lоб \times НТ \times КН \times ЦТ,$$

формула (2)

где:  $Зт$  – затраты на автомобильное топливо;

0,01 – пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км;

$Lоб$  – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле:

$$Lоб = Др \times (n \times lкр + lo),$$

формула (3)

где:  $Lоб$  – общий годовой пробег автобусов;

$Др$  – количество дней обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы  $Др = 365$ );

$n$  – ежедневное количество кругорейсов на маршруте;

$lкр$  – протяженность кругорейса на маршруте в км;

$lo$  – ежедневный нулевой пробег, км.

В случае, если показатели характеристики маршрута имеют разные значения по рабочим и выходным дням, то общий годовой пробег автобусов, определяется отдельно по рабочим и выходным дням с суммированием этих величин.

$НТ$  – базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километров пробега автобуса, определяется в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 «Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» (далее – Нормы расхода топлива);

$КН$  – совокупный коэффициент надбавок к базовой норме для реальных условий работы автобусов на маршруте, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;

$Цт$  – средняя годовая розничная стоимость 1 литра топлива на дату расчета тарифа с учетом использования летнего и зимнего видов топлива определяется по формуле:

$$\text{Цт} = \frac{\text{Цз.т} \times \text{Мзим.} + \text{Цл.т.} \times \text{Млето}}{12}$$

формула (4)

где: Мзим., Млето – количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в пределах периодов по таблице 10 Норм расхода топлива определяющей значение Ккл (коэффициент климатический).

Цз.т., Цл.т. - розничная стоимость топлива (зимнего и летнего) на дату расчета тарифа.

При расчете тарифа в летний период, за основу берется цена 1 литра зимнего топлива сложившаяся в предыдущем зимнем периоде.

2) расходы на смазочные материалы равны 10% от расходов на автомобильное топливо:

$$\text{Зсм} = \text{Зт} \times 0,1$$

формула (5)

где: Зсм - затраты на смазочные материалы

3) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний принимаются как 25 % от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута.

Отсюда:

$$\text{Зрт} = 0,25 \times \text{Ам} \times \text{КР} \times \text{Ц},$$

формула (6)

где: Зрт – затраты на проведение ремонтов и технического обслуживания;

Ам – количество автобусов в день на маршруте по графику;

Кр – коэффициент резерва автобусов (отношение общего количества закрепленных за маршрутом автобусов к числу автобусов, подлежащих поставке на маршрут по графику, принимаемый для расчетов затрат равный как 1,3, что соответствует коэффициенту использования парка =  $1 / 1,3 = 0,78$ ), автобуса за смену;

Ц – средняя рыночная стоимость 1 автобуса из закрепленных на маршруте, в тенге.

Для автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров, таковой будет являться стоимость приобретения.

Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов – среднерыночная стоимость определяемая организациями, осуществляющими оценочную деятельность.

4) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле:

$$\text{Зш} = \frac{\text{Цш} \times \text{т} \times \text{Лоб}}{\text{ш} \times \text{Кш}}$$

формула (7)

где:  $Z_{ш}$  – затраты на автошины;  
 $Ц_{ш}$  – закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге  
на момент расчета;  
 $m$  – количество колес на автобусе (без запасного колеса);  
 $L_{об}$  – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута.  
 $ш$  – эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с  
Нормами расхода топлива, в км;  
 $K_{ш}$  – коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин,  
определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;

5) годовая сумма амортизационных отчислений по закрепленным на маршруте автобусам в расчете на их общий пробег составляет:

$$Z_a = 0,25 \times A_m \times K_p \times C,$$

формула (8)

где:  $Z_a$  – затраты на амортизацию;  
0,25 – норма амортизации по автотранспорту в размере 25 %;  
 $K_p$  – коэффициент резерва автобусов.

б) общая годовая сумма зарплаты водителей и кондукторов (экипажей автобусов) по обслуживанию маршрута может быть определена по формуле:

$$Z_{зп} = (M_p \times (Z_B \times N_b + Z_K \times N_k) \times A_m \times K) \times 1,3,$$

формула (9)

где:  $Z_{зп}$  – затраты на зарплату;  
 $M_p$  – количество месяцев обслуживания маршрута в году (при круглогодичном  
режиме работы  $M_p = 12$ );

$Z_B$  и  $Z_K$  – средняя месячная заработная плата водителя автобуса устанавливается не  
ниже среднемесячной номинальной заработной платы одного работника в  
административно территориальной единице, где зарегистрирован перевозчик и  
кондуктора устанавливается не ниже 70 % от принятой к расчету среднемесячной  
заработной платы водителя, в тенге;

$N_b$  ( $N_k$ ) – нормативное количество водителей (кондукторов), закрепленных за  
каждым автобусом на маршруте;

$K$  – коэффициент, учитывающий социальные начисления на заработную плату и  
страхование работников в сумме подтвержденной отчетными данными перевозчика;

1,3 – поправочный коэффициент, учитывающий начисления работникам,  
находящимся на больничном, отпусках, декретных отпусках, обучении.

7) нормативная сумма накладных расходов составляет 20 % от совокупной суммы  
прямых статей затрат по обслуживанию данного маршрута и определяется по формуле:

$$Z_n = 0,2 (Z_t + Z_{см} + Z_{рт} + Z_{ш} + Z_a + Z_{зп}),$$

формула (10)

где:  $Z_n$  – затраты накладных расходов.

Расчетная сумма накладных расходов включает все виды налогов и сборов, относимые на издержки производства (кроме налога на добавленную стоимость и корпоративного налога на прибыль).

3. Общая сумма затрат на обслуживание маршрута ( $Z_i$ ) определяется суммированием результатов расчетов по статьям расходов:

$$Z_i = Z_t + Z_{см} + Z_{рт} + Z_{ш} + Z_a + Z_{п} + Z_n,$$

формула (11)

Полученный результат подставляется в формулу (1) расчета тарифа на проезд пассажира в автобусе регулярного маршрута.

### **3. Порядок укрупненных расчетов общего годового или до конца года (прогнозируемого) количества перевозок пассажиров**

4. Укрупненные расчеты общего годового (прогнозируемого) количества перевозки пассажиров, исходя из расчета по месяцам, выполняются в следующем порядке:

1) Прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров для вновь открываемых регулярных маршрутов определяется по результатам обследования фактических ежедневных перевозок пассажиров на маршруте в течение месяца и определяется по формуле:

$$Q_{г.расчет} = Q_{мес} \times 12;$$

формула (12)

где:  $Q_{г.расчет}$  – общий прогнозный годовой объем перевозок пассажиров на маршруте;

$Q_{мес}$  – количество перевезенных пассажиров за фактически обследованный месяц;  
12 – количество месяцев в году.

2) Прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров действующего маршрута на год определяется исходя из объема перевозок пассажиров в прошедшем году по данному маршруту и используется как  $Q_{г.факт.}$

Полученный результат подставляется в формулу (1) расчета тарифа на проезд пассажира в автобусе регулярного маршрута.

### **4. Материалы и информация используемая при определении расчетного тарифа**

5. Исходные данные по маршруту:

- 1) номер и наименование маршрута по начальному и конечному пункту следования;
- 2) количество промежуточных пунктов на маршруте в прямом (в числителе) и



- обратном (в знаменателе) направлениях;
- 3) протяженность маршрута в прямом и обратном направлениях;
  - 4) средняя эксплуатационная скорость движения на маршруте в прямом и обратном направлениях;
  - 5) количество кругорейсов в рабочие и выходные дни;
  - 6) время по графику на выполнение кругорейса;
  - 7) пассажиропоток (по отчету, прогнозу);
  - 8) время работы на маршруте по графику в рабочие и выходные дни с указанием начала и окончания работы;
  - 9) количество автобусов на маршруте по графику в рабочие и выходные дни;
  - 10) интервал движения автобусов на маршруте по расписанию в рабочие и выходные дни;
  - 11) паспортная вместимость автобусов на маршруте по местам для сидения пассажиров и общая (с учетом вместимости накопительных площадок);
  - 12) марка автобусов (согласно реестру маршрутов).

6. Перевозчик использует подтверждающие документы о фактически перевезенных пассажирах по маршруту:
- 1) отчет по реализации билетов;
  - 2) отчет о финансовых средствах, поступивших от перевозок пассажиров.

Приложение 2  
к Методике расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам

**Коэффициенты кратности стоимости перевозки багажа на регулярных маршрутах к стоимости проезда пассажиров**

Вид регулярного маршрута перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом	Кратность тарифа за одно место багажа к стоимости проезда пассажиров
Городской	1,0
Пригородные	0,2
<b>Внутрирайонные и внутриобластные</b>	
до 100 км	0,2
до 500 км	0,15
свыше 500 км	0,10