

Об утверждении методики определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 167. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 2 июля 2015 года № 11541.

Сноска. Заголовок приказа в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 25.07.2016 № 572 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 34-23) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемую Методику определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям.

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 25.07.2016 № 572 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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, направление его копии на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и информационно-правовой системе "Эділет" республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан";

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 оставляю за собой.

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

Исполняющий обязанности министра
по инвестициям и развитию

Республики Казахстан

Ж. Қасымбек

"СОГЛАСОВАН":

Министр финансов

Республики Казахстан

_____ Б. Султанов

21 апреля 2015 год

"СОГЛАСОВАН":

Министр национальной экономики

Республики Казахстан

_____ Е. Досаев

29 мая 2015 год

Утверждена
приказом исполняющего
обязанности Министра
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 24 февраля 2015 года № 167

Методика определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям

Сноска. Методика в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 25.07.2016 № 572 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Методика определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям (далее – Методика) разработана в соответствии с подпунктом 34-23) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте" (далее – Закон).

1-1. Определение объемов субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, проходящих по участкам железных дорог Республики Казахстан, расположенным на территории Российской Федерации, и участкам железных дорог Российской Федерации, расположенным на территории Республики Казахстан осуществляется в соответствии

с методикой определения объемов субсидирования расходов перевозчиков, связанных с осуществлением железнодорожных пассажирских перевозок, утверждаемые в соответствии с Протоколом о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года, ратифицированным Законом Республики Казахстан от 13 июня 2017 года.

Сноска. Методика дополнена пунктом 1-1 в соответствии с приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Основными принципами, определяющими расчет и применение Методики, являются:

1) стратегическая и социальная значимость пассажирских железнодорожных перевозок;

2) повышение эффективности пассажирских перевозок, экономическая целесообразность маршрутов и выявление резервов в повышении доходности от перевозок пассажиров;

3) выявление потребной составности поездов, маршрута следования и востребованности по участкам следования;

4) обеспечение равных экономических условий участникам перевозочного процесса ;

5) выделяемая субсидия из средств государственного бюджета, учитывается для покрытия расходов перевозчика.

3. В целях применения настоящей Методики используются следующие понятия:

1) доходы от перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям – денежные поступления от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом;

2) пробег вагона – показатель, измеряемый в вагоно-километрах, исчисляется как произведение количества вагонов на расстояние перевозок (количеством километров) от станции отправления до станции назначения и обратно;

3) пассажирооборот – показатель, отражающий объем перевозок пассажиров в пассажиро-километрах, исчисляется как произведение количества пассажиров на расстояние перевозок;

4) средняя дальность поездки – определяется отношением пассажиро-километров на число отправленных пассажиров;

5) доходная ставка – отношение доходов, отнесенных на измеритель к его объему, за единицу работы которого, принимается пассажиро-километр;

6) расходы периода – расходы, в том числе накладные расходы определенные как постоянные расходы и не связанные с конкретными видами реализованной продукции или услуг;

7) себестоимость услуги – денежное выражение затрат перевозчика, осуществляющего регулируемую деятельность по перевозке пассажиров;

8) прямые затраты на услуги – затраты, которые имеют прямые причинно-следственные связи с определенной услугой, без учета налога на добавленную стоимость, предусмотренного законодательством Республики Казахстан;

9) иная деятельность – оказание перевозчиком иных услуг, не связанных с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом;

10) измеритель – любая количественная характеристика перевозочного процесса, атрибутами которого являются название измерителя, единица измерения и значение;

11) производственные факторы – факторы, учитывающие технологические особенности перевозки пассажиров (тип подвижной единицы, скорость);

12) затраты перевозчика – затраты перевозчика на осуществление пассажирских перевозок, учтенные в номенклатуре расходов по основной деятельности железнодорожного транспорта Республики Казахстан с учетом налоговых обязательств, предусмотренных законодательством Республики Казахстан;

13) накладные расходы – это косвенные расходы, связанные с производством нескольких видов продукции (деятельности), включаемые в себестоимость (товаров, услуг);

14) расходы организации – уменьшение экономических выгод в результате выбытия активов или возникновения обязательств, приводящих к уменьшению капитала;

15) расходные измерители – укрупненные единицы измерения для количественной оценки работы в перевозочном процессе;

16) статья затрат (направление затрат) – результат, на достижение которого непосредственно нацелены понесенные расходы;

17) номенклатура расходов – номенклатура расходов по основной деятельности железных дорог Республики Казахстан;

18) расходная ставка – отношение затрат, отнесенных на расходный измеритель к его объему, измеряемый в пассажиро-километрах.

4. Методика устанавливает принципы экономической целесообразности и порядок расчета объемов субсидирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом на возмещение расходов, возникающих при осуществлении перевозок в межобластном и межрайонном (междугородным внутриобластным) и пригородном сообщениях:

1) расчет объемов эксплуатационных показателей пассажирского поезда;

2) расчет доходной ставки на измеритель;

3) расчет расходной ставки на измеритель;

4) определение объема расходов, подлежащих субсидированию за счет бюджетных средств.

5. Методика:

1) применяется уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сфере железнодорожного транспорта, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, межотраслевую координацию (далее – уполномоченный орган), и местными исполнительными органами областей, городов республиканского значения, столицы (далее – местные исполнительные органы), для определения необходимого объема субсидий по каждому социально значимому сообщению, выставленному на конкурс;

2) применяется уполномоченным органом и местными исполнительными органами на организацию пассажирских перевозок для предоставления обоснования расчетов при предоставлении бюджетной заявки в рамках программ по субсидированию перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

3) не является основанием для определения объемов расходов по элементам затрат по факту деятельности;

4) не является основанием для расчетов по увеличению (снижению) выделенных субсидий по факту деятельности перевозчика или объему работ.

Глава 2. Основания расчетов

6. Услуги по перевозке пассажиров состоят из групп операций, выполняемых перевозчиками:

1) по обслуживанию пассажиров (содержание персонала, занятого обслуживанием пассажиров, стоимость справочно-информационных услуг);

2) по обслуживанию производственных зданий, сооружений и оборудования пассажирского хозяйства, связанных с перевозками: услуги по обеспечению деятельности вокзалов для пассажиров;

3) амортизация (износ) производственных основных средств пассажирского хозяйства;

4) капитальный ремонт производственных основных средств пассажирского хозяйства;

5) текущий ремонт производственных зданий, сооружений, оборудования и инвентаря пассажирского хозяйства;

б) по обслуживанию вагонов в пассажирских поездах;

7) по обслуживанию вагонов в пассажирских поездах: прочее (заработная плата проводников, социальный налог и социальные отчисления);

8) по экипировке пассажирских вагонов водой и топливом;

9) по ассенизаторской очистке биотуалетов;

10) амортизационные отчисления прямо задействованных активов в оказании услуг по перевозке пассажиров;

11) по капитальному и деповскому ремонтам собственного подвижного состава в объемах, определяемых Инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в

эксплуатации, утвержденной протокольным решением Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств от 21-22 мая 2009 года № 50 (далее – Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации);

12) по техническому обслуживанию и отцепочным ремонтам подвижного состава в объемах, определяемых Инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации;

13) по стирке и ремонту мягкого съемного инвентаря;

14) по приобретению и содержанию инвентаря и оборудования для пассажирских вагонов;

15) по снабжению вагонов мягким и съемным инвентарем;

16) общедорожные расходы (услуги магистральной железнодорожной сети и локомотивной тяги в пределах территории Республики Казахстан, арендная плата за арендованные вагоны);

17) по работе электросекций и дизельных поездов;

18) по подготовке в рейс и сопровождению электросекций и дизельных поездов;

19) амортизация (износ) электросекций и дизельных поездов;

20) по капитальному ремонту электросекций и дизельных поездов в объемах, определяемых Инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации;

21) по техническому обслуживанию электросекций и дизельных поездов в объемах, определяемых Инструкцией по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации.

Сноска. Пункт 6 с изменениями, внесенными приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 3. Определение объема эксплуатационных показателей

7. Объем услуг по осуществлению пассажирских перевозок характеризуется показателями: перевезено пассажиров, пассажирооборот, пробег вагонов по магистральным железнодорожным путям.

Расчет пробега вагона производится из следующих составляющих:

1) расстояние маршрута курсирования пассажирского поезда на всем пути следования и в границах Республики Казахстан (определяется по расписанию движения поездов);

2) периодичность курсирования – определяемая конкурсной документацией согласно пункту 9 Правил проведения конкурса на основе открытого тендера по определению перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям, расходы которых подлежат долгосрочному субсидированию за счет бюджетных средств, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 октября 2014 года

№ 113 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 9860);

3) количество вагонов в составе, определяемое на основании анализа пассажирских перевозок (населенность).

Расчет пробега вагонов подразделяется по типам вагонов.

8. Прогнозируемый объем пробега вагонов пассажирского поезда рассчитывается по формуле:

$$V_{\text{ваг-км.}} = 2S * N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс}}$$

где:

$V_{\text{ваг-км.}}$ – прогнозируемый объем пробега вагонов пассажирского поезда;

$2S$ – расстояние туда и обратно, км.;

$N_{\text{ваг}}$ – количество вагонов в составе, ваг.;

$N_{\text{рейс}}$ – периодичность курсирования поезда в планируемом периоде.

Расчет прогнозируемого пассажирооборота определяется умножением суммы пробега вагонов на среднюю населенность по предыдущему году с учетом планируемого роста или снижения по программам развития железнодорожного транспорта:

$$V_{\text{пасс/км}} = V_{\text{ваг.км}} * p$$

где:

$V_{\text{пасс/км}}$ – прогнозируемый пассажирооборот;

p – средняя населенность по предыдущему году.

Пассажирооборот планируется по типам вагонов.

Средняя населенность на планируемый период рассчитывается с учетом следующего:

1) в случае, если по анализу прошлого периода средняя населенность превысила 50 % наполняемости вагона пассажирского поезда на всем пути следования для определения планируемого пассажирооборота наполняемость вагона устанавливается исходя из фактической средней населенности по прошлому периоду, но не менее 60 % с учетом планируемого роста или снижения перевозок пассажиров в соответствии с программами развития железнодорожного транспорта;

2) в случае, если по анализу прошлого периода средняя населенность не превысила 50 % наполняемости вагона пассажирского поезда на всем пути следования для определения планируемого пассажирооборота наполняемость вагона устанавливается исходя из фактической средней населенности по прошлому периоду, но не менее 20 % с учетом планируемого роста или снижения перевозок пассажиров в соответствии с программами развития железнодорожного транспорта;

3) в случае, если по анализу прошлого периода средняя населенность не превысила 35 % наполняемости электро-дизель поезда на всем пути следования для определения планируемого пассажирооборота наполняемость вагона устанавливается исходя из

фактической средней населенности по прошлому периоду, но не менее 10 % с учетом планируемого роста или снижения перевозок пассажиров в соответствии с программами развития железнодорожного транспорта.

Фактическими данными (населенность, пассажирооборот, средняя дальность) по прошлому периоду, используемыми при расчете планируемого пассажирооборота и показателя "перевезено пассажиров", являются данные документа Национального оператора инфраструктуры.

Показатель "перевезено пассажиров" определяется по следующей формуле:

$$V_{\text{перев}} = V_{\text{пасс/км}} / S_{\text{ср.дал.}}$$

где:

$V_{\text{перев}}$ – количество перевезено пассажиров;

$V_{\text{пасс/км}}$ – прогнозируемый пассажирооборот;

$S_{\text{ср.дал.}}$ – средняя дальность поездки пассажира по предыдущему году.

Глава 4. Формирование доходов перевозчика

9. Доход перевозчика складывается из суммы денежных поступлений в предыдущем периоде от перевозки пассажиров, суммы дополнительных доходов от иной деятельности в размере 1% от суммы доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона, поезда и определяется по формуле:

$$D_{\text{перевоз}} = D_{\text{поезд}} + D_{\text{доп.дох.}}$$

где:

$D_{\text{перевоз}}$ – доходы от перевозки пассажиров;

$D_{\text{поезд}}$ – сумма доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона, поезда;

$D_{\text{доп.дох.}}$ – дополнительные доходы от иной деятельности в размере 1 % от суммы доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона, поезда на плановый период;

Формирование доходных поступлений зависит от типа вагонов, категории поезда, вида сообщения, дальности поездки, объемов перевезенных пассажиров и пассажирооборота.

Доходы от перевозки пассажиров (стоимость проезда) в пассажирском и скором поездах, состоят из билетной и плацкартной частей.

Расчет дохода от перевозки пассажиров по определенному маршруту и типам вагонов определяется по формуле:

$$D_{\text{поезд}} = [(D_{i-1} \text{ проезд/кндс}) / V_{W_{i-1}} \text{ пасс/км}] * V_{Q_i} \text{ пасс/км}$$

где:

$D_{\text{поезд}}$ – сумма доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона, поезда;

Di-1 проезд – сумма доходных поступлений по билетам в границах Республики Казахстан и по плацкартам на всем пути следования соответствующего типа вагона, поезда по данным автоматизированной системы управления "Экспресс-3" за предыдущий период;

VWi-1 пасс/км – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда за предыдущий период;

VQiпасс/км – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда на планируемый период;

кндс – ставка налога на добавленную стоимость (далее – НДС) согласно статье 34 Кодекса Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года "О налогах и других обязательных платежах в бюджет" (Налоговый кодекс) (в международном сообщении коэффициент налога на добавленную стоимость определяется путем экспертной оценки по факту предыдущего периода).

Для определения планируемых объемов перевозок пассажиров и пассажирооборота, при назначении нового поезда:

показатель "средняя дальность" перевозки определяется как половина протяженности пути перевозки;

показатель "Населенность" определяется как 50 % наполняемости от количества предлагаемых мест в соответствии с планируемой составностью.

При назначении нового поезда расчет дохода от перевозок пассажиров определяется через среднюю дальность поездки пассажира:

$$D_{\text{проезд}} = [(R_{\text{проезд}} / \text{кндс}) * V_{\text{иперев}} / VW_{\text{ипасс/км}}] * VQ_{\text{ипасс/км}}$$

где:

Dпроезд – сумма доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона, поезда;

Rпроезд – средняя стоимость проезда по билетам в границах Республики Казахстан, установленная в зависимости от средней дальности перевозки пассажира в соответствующем типе вагона;

кндс – ставка налога на добавленную стоимость (далее – НДС) согласно статье 34 Кодекса Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года "О налогах и других обязательных платежах в бюджет" (Налоговый кодекс) (в международном сообщении коэффициент налога на добавленную стоимость определяется путем экспертной оценки по факту предыдущего периода);

Vиперев – количество перевезенных пассажиров в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда на планируемый период;

VWiпасс/км – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда за предыдущий период;

VQiпасс/км – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда на планируемый период.

Дебетовая сальдо по налогу на добавленную стоимость признается доходом.

Сноска. Пункт 9 с изменениями, внесенными приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.05.2020 № 316 (вводится в действие с 01.12.2020).

Глава 5. Формирование расходов перевозчика

Параграф 1. Общие положения

10. Порядок формирования расходов производится на каждый маршрут пассажирского поезда с учетом производственно-технологических факторов:

$$R_{\text{перевозчика}} = R_{\text{мжс}} + R_{\text{лок}} + R_{\text{аренда вагона}} + R_{\text{пер.пасс.}}$$

где:

$R_{\text{перевозчика}}$ – расходы перевозчика, включенные в полную себестоимость;

$R_{\text{мжс}}$ – расходы за услуги пользования магистральной железнодорожной сетью;

$R_{\text{лок}}$ – расходы за услуги предоставления локомотивной тяги;

$R_{\text{аренда вагона}}$ – расходы за услуги предоставления вагонов в аренду;

$R_{\text{пер.пасс.}}$ – расходы перевозчика, связанные с перевозкой пассажиров, включая расходы периода.

11. Расчет расходов перевозчика состоит из разделов:

определение прямых производственных затрат перевозчика конкретно по каждому маршруту пассажирского поезда по типам вагонов;

расчет и распределение расходов периода, в том числе накладных расходов и по маршрутам по удельному весу от вагонооборота. Расчет расходов за услуги пользования магистральной железнодорожной сети (далее – МЖС) определяется по формуле:

1) без понижающего коэффициента:

$$R_{\text{мжс}} = V_{\text{ваг-км}} * R_{\text{мжс}}$$

2) с понижающим коэффициентом:

$$R_{\text{мжс}} = V_{\text{ваг-км}} * R_{\text{мжс}} * k_{\text{мжс}}$$

где:

$R_{\text{мжс}}$ – расходы за услуги пользования МЖС;

$V_{\text{ваг-км}}$ – объем вагоно-км (ваг-км) на планируемый период;

$R_{\text{мжс}}$ – тариф за услуги пользования МЖС, тенге;

$k_{\text{мжс}}$ – временный понижающий коэффициент (далее – ВПК).

Расчет расходов за услуги предоставления локомотивной тяги определяется по формулам 2-мя этапами:

1-этап: Стоимость услуг по поезду

$$R_{\text{лок}} = (V_{\text{теп.лок.час}} * P_{\text{теп.лок.час}}) + (V_{\text{элек.лок.час}} * P_{\text{элек.лок.час}});$$

где:

$R_{\text{лок}}$ – расходы за услуги локомотивной тяги по поезду;

$V_{\text{теп.лок.час}}$ – количество планируемых локомотиво-часов тепловозной тяги;

$P_{\text{теп.лок.час}}$ – тариф за услуги тепловозной тяги, тенге;

$V_{\text{элек.лок.час}}$ – количество планируемых локомотиво-часов электровозной тяги;

$P_{\text{элек.лок.час}}$ – тариф за услуги электровозной тяги, тенге.

2 этап: Стоимость услуг по типам вагонов:

$$R_{\text{лок.ваг.}} = R_{\text{лок}} / VQ_{i\text{ваг-км.поезд}} * VQ_{i\text{ваг-км.ваг.}}$$

где:

$R_{\text{лок.ваг.}}$ – стоимость услуг по i -типу или группе вагонов, курсирующих в составе поезда, тенге;

$R_{\text{лок}}$ – стоимость услуг по поезду, тенге;

$VQ_{i\text{ваг-км.поезд}}$ – пробег поезда по территории Республики Казахстан на планируемый период, ваг/км;

$VQ_{i\text{ваг-км.ваг.}}$ – пробег по территории Республики Казахстан соответствующего вагона, курсирующего в составе поезда на планируемый период, ваг/км.

Расчет расходов за услуги предоставления вагонов в аренду:

Расчет парка подвижного состава для формирования поездов (с учетом, находящихся в резерве) определяется по требуемым типам вагонов по формулам:

Пассажирских вагонов:

$$R_{\text{аренда вагона}} = (N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост.}} * k_{\text{резерв}} * N_{\text{дней.аренд}} * k_{\text{парка}} * P_{\text{аренд.ваг.}}) / V W_{i\text{ваг-км}} * V Q_{i\text{ваг-км}};$$

Вагонов электросекций и дизельных поездов:

$$R_{\text{аренда вагона}} = [(N_{\text{ваг.}} + k_{\text{резерв}}) * N_{\text{сост.}} * N_{\text{дней.аренд}} * k_{\text{парка}} * P_{\text{аренд.ваг.}}] / V W_{i\text{ваг-км}} * V Q_{i\text{ваг-км}};$$

где:

$R_{\text{аренда вагона}}$ – расходы за услуги предоставления вагонов в аренду;

$N_{\text{ваг}}$ – количество вагонов в составе;

$N_{\text{сост}}$ – потребное количество составов;

$k_{\text{резерв}}$ – коэффициент обязательного резерва вагонов: по пассажирским вагонам равный 1,07 (7 % от общего количества вагонов в обороте), по электросекциям и дизельным поездам равное 3 вагонам (головной, моторный и прицепной);

$N_{\text{дней.аренд}}$ – количество дней аренды на планируемый период;

$k_{\text{парка}}$ – коэффициент использования арендованного пассажирского подвижного состава в размере 0,7;

$VQ_{\text{иваг-км}}$ – пробег по территории Республики Казахстан соответствующего вагона, курсирующего в составе поезда на планируемый период, ваг/км;

$VW_{\text{иваг-км}}$ – пробег на всем пути следования соответствующего вагона, курсирующего в составе поезда на планируемый период, ваг/км;

Раренд.ваг – тариф за аренду одного вагона соответствующего типа, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге за ваг.сутки;

$$N_{\text{сост}} = Z_n * V_{\text{сост}}$$

где:

$N_{\text{сост}}$ – потребное число составов;

Z_n – число отправляемых за сутки поездов;

$V_{\text{сост}}$ – оборот пассажирских составов, в сутках.

По времени $V_{\text{сост}}$ оборота пассажирских составов и коэффициенту Z_n регулярности отправления поездов можно определить потребное число составов $N_{\text{сост}}$ для обслуживания определенного направления. При ежедневном отправлении поездов в рейс принимаются коэффициент $Z_n = 1$, при отправлении поездов через день $Z_n = 0,5$, и так далее.

Оборот пассажирского состава - это время $V_{\text{сост}}$, с момента отправления состава в рейс из пункта формирования до момента его возвращения в пункт формирования измеряется в полных сутках.

$$V_{\text{сост}} = \frac{1}{24} \left(t_1 + \frac{l}{v_{\text{м1}}} + \frac{l}{v_{\text{м2}}} + t_2 \right)$$

где:

$t_1 t_2$ – время нахождения состава соответственно в пункте формирования и в пункте оборота, час;

l – расстояние от пункта формирования до пункта оборота, км;

$v_{m1}v_{m2}$ – соответственно маршрутная скорость следования поезда от пункта формирования до пункта оборота и обратно, км/ч.

Расчет расходов перевозчика, связанных с перевозкой пассажиров, включая расходы периода.

$$R_{\text{пер.пасс.}} = (RW_{\text{прямые}} + RW_{\text{накладные}} + RW_{\text{расх.периода}}) * \frac{VQ_{\text{ваг-км}} + RQ_{\text{прямые}}}{VW_{\text{и ваг-км}}}$$

где:

$R_{\text{пер.пасс}}$ – расходы перевозчика, связанные с перевозкой пассажиров, включая расходы периода в границах Республики Казахстан;

$RW_{\text{прямые}}$ – основные прямые расходы производства, которые включают расходы на единицу продукции (поезд, тип вагона), затрачиваемые перевозчиком на всем пути следования:

обслуживание вагонов в пассажирских поездах: заработная плата проводников, начальников поездов, локомотивных бригад (по электросекциям и дизельным поездам), социальный налог и социальные отчисления;

капитальный и деповской ремонт собственного подвижного состава;

техническое обслуживание (в объемах 1, 2, 3 и так далее);

ассенизаторская очистка биотуалетов;

амортизационные отчисления прямо задействованных активов в оказании услуг по перевозке пассажиров (амортизация вагонов);

стирка и химическая чистка мягкого съемного инвентаря;

дезинфекция, дезинсекция, дератизация пассажирских вагонов;

приобретение и содержание инвентаря и оборудования для пассажирских вагонов;

пожарная безопасность (зарядка огнетушителя);

пробег вагонов в чужих поездах;

приобретение форменной одежды;

медицинские услуги;

страхование пассажиров, работников (проводников);

работа электросекций и дизельных поездов;

подготовка в рейс и сопровождение электросекций и дизельных поездов;

$RQ_{\text{прямые}}$ – основные прямые расходы производства, которые включают расходы на единицу продукции (поезд, тип вагона), затрачиваемые перевозчиком только в границах Республики Казахстан:

обслуживание пассажиров (стоимость справочно-информационных услуг);

обслуживание производственных зданий, сооружений и оборудования пассажирского хозяйства, связанных с перевозками: услуги по доступу к помещениям вокзала общего пользования;

экипировка пассажирских вагонов водой и топливом;

RWнакладные – накладные расходы, связанные с обслуживанием персонала;

RWрасх.периода – расходы периода: административные и общехозяйственные расходы производственного характера с учетом налогов.

Сноска. Пункт 11 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

11-1. При расчете расходов перевозчика по межобластным сообщениям учитываются расходы на услуги локомотивной тяги, оказанные по отпускной цене.

Сноска. Методика дополнена пунктом 11-1 в соответствии с приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.05.2020 № 316 (вводится в действие с 01.12.2020); в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 31.12.2021 № 679 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Расчет основных прямых расходов производства

12. Основные прямые расходы производства, затрачиваемые перевозчиком на всем пути следования, определяются по формуле:

$$\begin{aligned} RW \text{ прямые} = & R_{з.п} + R_{соц.отч.} + R_{рем} + R_{ТО} + R_{биотуалет} + R_{износ} \\ & \text{вагона} + R_{си/сангиг} + R_{стирка/хим.чист} + \\ & R_{дезинфекция/дезинсекция/дератизация} + R_{зарядогн} + R_{пробег} + R_{пробегхоз} + \\ & R_{формодежд} + R_{предрейс.осмотр/проф.осмотр} + R_{страх} + R_{элэнергия} + R_{дизтопл.поезд} \end{aligned}$$

где:

RWпрямые – основные прямые расходы производства, затрачиваемые перевозчиком на всем пути следования;

Rз.п. – фонд оплаты труда;

Rсоц.отч – социальные отчисления;

Rрем – расходы капитального/деповского ремонта на планируемый период;

RТО – расходы за техническое обслуживание пассажирских вагонов, электросекций и дизельных поездов;

Rбиотуалет – расходы за ассенизаторскую очистку биотуалетов;

Rизнос вагона – расходы на амортизацию вагонов;

Рси/сангиг – расходы на приобретение съемного инвентаря, средств санитарной гигиены и санитарной уборки для экипировки вагонов (поезда);

Рстирка/хим.чист – расходы на стирку и химическую чистку мягкого съемного инвентаря;

Рдезинфекция/дезинсекция/дератизация – расходы на дезинфекцию, дезинсекцию и дератизацию пассажирских вагонов, электросекций и дизельных поездов;

Рзарядогн – расходы на зарядку огнетушителей вагонов на планируемый период;

Рпробег – расходы на пробег вагона в составе чужих поездов;

Рпробегхоз – расходы на пробег электросекций и дизельных поездов на хозяйственные нужды (проследование на ремонт);

Рформодежд – расходы на обеспечение форменной одеждой проводников и начальников поездов, локомотивных бригад (по электросекциям и дизельным поездам);

Рпредрейс.осмотр/проф.осмотр – расходы на предрейсовый и профилактический медицинский осмотр;

Рстрах – расходы на страхование гражданско-правовой ответственности работодателя перед работниками;

Рэлэнергия – расходы по электроэнергии для работы электросекций;

Рдизтопл.поезд – расходы дизельного топлива на поездную работу.

Расходы на заработную плату состоят из заработной платы проводников, начальников поездов, локомотивных бригад (по электросекциям и дизельным поездам).

Сноска. Пункт 12 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

13. Определение нормативов численности производственного персонала состоит из следующих базовых показателей: количество вагонов и рейсов (по кварталам), предусмотренных графиком движения (расписания) поездов, норма обслуживания вагонов проводниками (период времени года) и рабочее время одного проводника за рейс (зима, лето) согласно Нормам времени и численности работников на обслуживание вагонов пассажирских и пригородных поездов системы железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Председателя Комитета транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 5 марта 2014 года № 11, норма рабочего времени одного проводника (по кварталам) в соответствии с Особенности учета рабочего времени и времени отдыха работника железнодорожного транспорта, непосредственно связанного с движением поездов, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 февраля 2011 года № 74 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6859), технологическая (явочная) численность проводников (по кварталам), среднегодовая численность проводников,

среднегодовая численность начальников поездов, численность поездных бригад, численность локомотивных бригад (по электросекциям и дизельным поездам).

Технологическая (явочная) численность проводников по кварталам рассчитывается по формуле:

В первом квартале:

$$1\text{ кв } N_{\text{провод.}} = (N_{\text{ваг.1 кв}} * n_{\text{провод.зима}} * N_{\text{рейс 1 кв}} * t_{\text{провод.зима}}) / n_{\text{провод.1 кв}}$$

где:

1 кв $N_{\text{провод.}}$ – технологическая (явочная) численность проводников в первом квартале;

$N_{\text{ваг.1 кв}}$ – количество вагонов в составе в первом квартале;

$n_{\text{провод.зима}}$ – норма обслуживания вагонов проводниками в зимнее время с учетом времени в межрейсовой охране;

$N_{\text{рейс 1 кв}}$ – количество рейсов в первом квартале;

$t_{\text{провод.зима}}$ – рабочее время одного проводника за рейс в зимнее время;

$n_{\text{провод.1 кв}}$ – норма рабочего времени одного проводника в первом квартале.

Во втором квартале:

$$2\text{ кв } N_{\text{провод.}} = (N_{\text{ваг. 2 кв}} * n_{\text{провод.лето}} * N_{\text{рейс 2 кв}} * t_{\text{провод.лето}}) / n_{\text{провод.2 кв}}$$

где:

2 кв $N_{\text{провод.}}$ – технологическая (явочная) численность проводников во втором квартале;

$N_{\text{ваг. 2 кв}}$ – количество вагонов в составе во втором квартале;

$n_{\text{провод.лето}}$ – норма обслуживания вагонов проводниками в летнее время с учетом времени в межрейсовой охране;

$N_{\text{рейс 2 кв}}$ – количество рейсов во втором квартале;

$t_{\text{провод.лето}}$ – рабочее время одного проводника за рейс в летнее время;

$n_{\text{провод.2 кв}}$ – норма рабочего времени одного проводника во втором квартале.

В третьем квартале:

$$3\text{ кв } N_{\text{провод.}} = (N_{\text{ваг. 3 кв}} * n_{\text{провод.лето}} * N_{\text{рейс 3 кв}} * t_{\text{провод.лето}}) / n_{\text{провод.3 кв}}$$

где:

3 кв $N_{\text{провод.}}$ – технологическая (явочная) численность проводников в третьем квартале;

$N_{\text{ваг. 3 кв}}$ – количество вагонов в составе в третьем квартале;

$n_{\text{провод.лето}}$ – норма обслуживания вагонов проводниками в летнее время с учетом времени в межрейсовой охране;

$N_{\text{рейс 3 кв}}$ – количество рейсов в третьем квартале;

$t_{\text{провод.лето}}$ – рабочее время одного проводника за рейс в летнее время;

$n_{\text{провод.3 кв}}$ – норма рабочего времени одного проводника в третьем квартале.

В четвертом квартале:

$$4\text{ кв } N_{\text{провод.}} = (N_{\text{ваг.4 кв.}} * n_{\text{провод.зима}} * N_{\text{рейс 4 кв}} * t_{\text{провод.зима}}) / n_{\text{провод.4 кв}}$$

где:

4кв Nпровод. – технологическая (явочная) численность проводников в четвертом квартале;

Nваг.4кв. – количество вагонов в составе в четвертом квартале;

nпровод.зима – норма обслуживания вагонов проводниками в зимнее время с учетом времени в межрейсовой охране;

Nрейс 4кв – количество рейсов в четвертом квартале;

tпровод.зима – рабочее время одного проводника за рейс в зимнее время;

ntпровод.4кв – норма рабочего времени одного проводника в четвертом квартале.

Фонд оплаты труда нормативной численности проводников рассчитывается по следующей формуле:

$$Rз.п.провод.= (1кв Nпровод.+2кв Nпровод.+3кв Nпровод.+4кв Nпровод.)/4 * 1,1 * Rз.п. * Nмес.$$

где:

Rз.п.провод. – фонд оплаты труда нормативной численности проводников;

1,1 – коэффициент замещения на период больничных листов и трудовых отпусков;

Rз.п. – среднеотраслевая заработная плата проводников, определяемая в порядке, установленном пунктом 41 настоящей Методики, тенге;

Nмес. – планируемый период перевозок пассажиров, в месяцах.

Фонд оплаты труда нормативной численности начальников поездов рассчитывается по следующей формуле:

$$Aп = ((Nрейс 1кв+ Nрейс 2кв+ Nрейс 3кв+ Nрейс 4кв)* (ntзима+ ntлето)/2/(nrt1кв + nrt2кв+ nrt3кв+ nrt4кв))*1,1 * Rз.п. * Nмес.$$

где:

Aп – фонд оплаты труда нормативной численности начальников поездов;

ntпровод. – норма рабочего времени одного начальника поезда с учетом времени в межрейсовой охране;

Rз.п. – среднеотраслевая заработная плата начальников поездов, определяемая в порядке, установленном пунктом 41 настоящей Методики, тенге;

Nмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах.

Фонд оплаты труда начальников поездов на вагон определяется удельно от пробега вагонов в поезде.

14. Определение численности локомотивных бригад состоит из следующих базовых показателей: количество составов электросекций и дизельных поездов, количество дней в месяце, время непрерывной работы локомотива в сутки, среднегодовая норма рабочего времени.

Численность машинистов электросекций и дизельных поездов рассчитывается по формуле:

$$Nмашин. = (Nсостав * Nдней.мес. * tлок.) / ntмашин.$$

где:

$N_{\text{машин}}$ – численность машинистов электросекций и дизельных поездов;

$N_{\text{состав}}$ – количество составов;

$N_{\text{дней.мес}}$ – количество дней в месяце;

блок – время непрерывной работы локомотива в сутки, равное 24 часам;

$n_{\text{тмашин}}$ – среднегодовая норма рабочего времени машиниста.

15. Численность помощников машинистов ($N_{\text{пом.машин}}$) рассчитывается следующим образом: предусматривается на каждого машиниста один помощник, при работе в дизельных поездах дополнительно второй помощник.

Фонд оплаты труда нормативной численности локомотивных бригад рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{Рз.п.лок.бригад} = N_{\text{машин}} \cdot 1,1 \cdot \text{Рз.п.} \cdot N_{\text{мес}} + N_{\text{пом.машин}} \cdot 1,1 \cdot \text{Рз.п.} \cdot N_{\text{мес}}$$

где:

Рз.п.лок.бригад – фонд оплаты труда нормативной численности локомотивных бригад;

1,1 – коэффициент замещения на период больничных листов и трудовых отпусков;

Рз.п. – среднеотраслевая заработная плата машинистов и помощников машинистов, определяемая в порядке, установленном пунктом 41 настоящей Методики, тенге;

$N_{\text{мес}}$ – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах.

16. Социальные отчисления ($R_{\text{соц.отч.}}$) - социальный налог уплачиваемый в соответствии с Кодексом Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года "О налогах и других обязательных платежах в бюджет", платежи и социальные отчисления, уплачиваемые в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об обязательном социальном страховании" от 26 декабря 2019 года, отчисления на обязательное социальное медицинское страхование, уплачиваемые в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об обязательном социальном медицинском страховании" от 16 ноября 2015 года, которые исчисляются с фонда оплаты труда.

Сноска. Пункт 16 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.05.2020 № 316 (вводится в действие с 01.12.2020).

17. Капитальный и деповской ремонт собственного подвижного состава.

Расчет объемов капитального и деповского ремонта собственного подвижного состава в объеме определяется по формулам:

Пассажирских вагонов:

$$\text{Ррем} = N_{\text{ваг.}} \cdot N_{\text{сост.}} \cdot k_{\text{резерв.}} \cdot k_{\text{парка}} \cdot \text{прем} \cdot N_{\text{мес.}} \cdot \text{Ррем.},$$

Вагонов электросекций и дизельных поездов:

$$\text{Ррем} = (N_{\text{ваг.}} + k_{\text{резерв.}}) \cdot N_{\text{сост.}} \cdot k_{\text{парка}} \cdot \text{прем} \cdot N_{\text{мес.}} \cdot \text{Ррем.},$$

где:

Ррем – расходы капитального/деповского ремонта на планируемый период;

кпарка – коэффициент использования собственного пассажирского подвижного состава в размере 0,3;

прем – коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый период;

крезерв. – коэффициент обязательного резерва вагонов: по пассажирским вагонам равный 1,07 (7 % от общего количества вагонов в обороте); по электросекциям и дизельным поездам равное 3 вагонам (головной, моторный и прицепной);

Нмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах;

Прем – тариф за один вагон соответствующего вида ремонта, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

Коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый период рассчитывается по следующей формуле:

$$\text{прем} = N_{\text{ремонт}} / \text{тэкспл.}$$

где:

прем = коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый период;

$N_{\text{ремонт}}$ – количество планового вида ремонта за весь срок службы вагона, определяемое уполномоченным органом;

тэкспл. – полезный срок службы вагона, мес.

18. Техническое обслуживание пассажирских вагонов в соответствующих объемах (далее – ТО).

Базовые показатели: количество вагонов в составе, составов в обороте, рейсов, предусмотренных графиком движения (расписания) поездов, количество станций, где осуществляется экипировка водой и твердым топливом, время в пути следования, вагоно-сутки.

Потребность ТО-2 рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{ТО2}} = (N_{\text{ваг.}} * \text{крезерв.} * N_{\text{состав}} * 2 * P_{\text{то-2}}) / 12 * N_{\text{мес.}}$$

Потребность ТО-3 рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{ТО3}} = (N_{\text{ваг.}} * \text{крезерв.} * N_{\text{состав}} * 1,3 * P_{\text{то-3}}) / 12 * N_{\text{мес.}}$$

Потребность ТО-1 рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{ТО1}} = (N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс}} + V_{\text{рем}}) * P_{\text{то-1}}$$

Потребность технического обслуживания вагонов Тулпар-Тальго рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{ТО}_{\text{тальго}}} = (N_{\text{ваг.}} * \text{крезерв.} * N_{\text{состав}} * P_{\text{то}_{\text{тальго}}}) / 12 * N_{\text{мес.}}$$

Примечание: текущий отцепочный ремонт производится за счет экономии по ТО-1.

где:

$R_{\text{ТО2}}$ – расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-2;

$R_{\text{ТО3}}$ – расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-3;

RTO1- расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-1;

RTO_{тальго} – расходы за техническое обслуживание вагонов Тулпар-Тальго;

Nрейс – количество рейсов в год;

Nсостав – количество составов в обороте;

2 – коэффициент потребности проведения технического обслуживания в объеме 2 (осеннее-весенний осмотр);

1,3 – средний коэффициент потребности ТО-3;

12 – количество месяцев в году;

Vрем – количество вагонов, отправляемых на капитальный ремонт, деповской ремонт, ТО-2 и ТО-3;

Nмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах;

Pто-1/то-2/то-3 – тариф на соответствующий вид технического обслуживания, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

Pто_{тальго} – тариф за техническое обслуживание вагонов Тулпар-Тальго, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге с учетом конвертации по текущему курсу Национального банка Республики Казахстан.

19. Техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах производится путем расчета базовых показателей: общий планируемый пробег, нормативный (межремонтный) пробег.

Расчет объемов технического обслуживания подвижного состава в объемах определяется по формулам:

Потребность ТО-8 рассчитывается по формуле:

$$RTO8 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VKP1) * P_{\text{то-8}}$$

Потребность ТО-7 рассчитывается по формуле:

$$RTO7 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VTO8) * P_{\text{то-7}}$$

Потребность ТО-6 рассчитывается по формуле:

$$RTO6 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VTO7) * P_{\text{то-6}}$$

Потребность ТО-3 рассчитывается по формуле:

$$RTO3 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VTO6) * P_{\text{то-3}}$$

Потребность ТО-2 рассчитывается по формуле:

$$RTO2 = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост.}} * 20,3 * N_{\text{мес.}} * P_{\text{то-2}}$$

Потребность ТО-2 – проводится каждые 36-48 часов на эксплуатируемый парк.

Потребность в весенне-осеннем комиссионном осмотре вагонов электросекций и дизельных поездов (далее соответственно - ВКО и ОКО) рассчитывается по формуле:

$$RVKO-OKO = (N_{\text{ваг.}} + k_{\text{резерв.}}) * N_{\text{состав}} * 2 * RVKO-OKO / 12 * N_{\text{мес.}}$$

Техническое обслуживание и ремонт приборов безопасности электросекций и дизельных поездов рассчитывается по формуле:

$$R_{\text{пр.безоп}} = (N_{\text{ваггол.}} * N_{\text{состав}} * (VKP1/2 + VTO8 + VTO7 + VTO6 + VTO3)) * R_{\text{пр.безоп}}$$

* $R_{\text{пр.безоп}}$.

где:

$VTO8$ – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-8;

$VTO7$ – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-7;

$VTO6$ – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-6;

$VTO3$ – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-3;

$VTO2$ – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-2;

$РВКО-ОКО$ – расходы за весенне-осенний комиссионный осмотр вагонов электросекций и дизельных поездов;

$R_{\text{пр.безоп}}$ – расходы за техническое обслуживание и ремонт приборов безопасности электросекций и дизельных поездов;

$VKP1/2 + VTO8 + VTO7 + VTO6$ – объем соответствующих видов ремонтов;

$V_{\text{ваг-км.}}$ – общий планируемый пробег;

$V_{\text{нваг-км.}}$ – нормативный межремонтный пробег по соответствующему виду ремонта;

$N_{\text{ваггол.}}$ – количество головных вагонов равное 2 в составе электросекций и дизельных поездов;

$R_{\text{то-2/то-3/то-6/то-7/то-8/ВКО/ОКО/пр.безоп}}$ – тариф на соответствующий вид технического обслуживания, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге.

20. Ассенизаторская очистка биотуалетов производится путем расчета базовых показателей: количество вагонов в составе, рейсов, предусмотренных графиком движения (расписания) поездов, количество станций, где осуществляется ассенизаторская очистка биотуалетов, время в пути следования, вагоно-сутки.

$$R_{\text{биотуалет}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс}} * N_{\text{бак}} * N_{\text{станц}} * R_{\text{биотуалет}}$$

где:

$R_{\text{биотуалет}}$ – расходы на ассенизаторскую очистку биотуалетов;

$N_{\text{бак}}$ – количество баков в вагоне согласно конструкции вагона;

$N_{\text{станц}}$ – количество станций, где производится ассенизаторская очистка биотуалетов за рейс;

$R_{\text{биотуалет}}$ – тариф за ассенизаторскую очистку биотуалетов, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге.

21. Амортизационные отчисления прямо задействованных активов в оказании услуг по перевозке пассажиров (амортизация вагонов) производится путем расчета базовых показателей: количество вагонов в составе, количество составов в обороте.

Пассажирских вагонов:

$R_{\text{износ вагона}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост.}} * k_{\text{резерв}} * N_{\text{мес.}} * k_{\text{парка}} * R_{\text{износ}}$.

Вагонов электросекций и дизельных поездов:

$R_{\text{износ вагона}} = (N_{\text{ваг.}} + k_{\text{резерв}}) * N_{\text{сост.}} * N_{\text{мес.}} * k_{\text{парка}} * R_{\text{износ}}$.

где:

$R_{\text{износ вагона}}$ – расходы на амортизацию вагонов;

$N_{\text{ваг.}}$ – количество вагонов в составе;

$N_{\text{сост.}}$ – потребное количество составов;

$k_{\text{резерв}}$ – коэффициент обязательного резерва вагонов: по пассажирским вагонам равный 1,07 (7 % от общего количества вагонов в обороте); по электросекциям и дизельным поездам равное 3 вагонам (головной, моторный и прицепной);

$N_{\text{мес.}}$ – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах;

$k_{\text{парка}}$ – коэффициент использования собственного пассажирского подвижного состава, установленный уполномоченным органом;

$R_{\text{износ}}$ – размер месячного амортизационного отчисления одного вагона соответствующего типа.

Размер месячного амортизационного отчисления одного вагона соответствующего типа рассчитывается равномерным методом.

22. Приобретение и содержание инвентаря и оборудования для пассажирских вагонов, электросекций и дизельных поездов производится путем расчета базовых показателей: количество вагонов (по типам) и рейсов, предусмотренное графиком движения (расписания) поездов.

Расходы на приобретение инвентаря для экипировки вагонов (поезда) рассчитывается по следующей формуле:

$R_{\text{си}} = n_{\text{си}} * N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост.}} / t_{\text{экспл.}} * t_{\text{экспл.}} * R_{\text{си}}$

где:

$R_{\text{си}}$ – расходы на приобретение инвентаря для экипировки вагонов (поезда);

$n_{\text{си}}$ – нормы экипировки вагонов мягким съемным инвентарем, съемным,

сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой 1 вагона (поезда) согласно приложению 1 к настоящей Методике, нормы экипировки вагонов производства вагонов "Тальго" мягким съемным инвентарем, съемным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой согласно приложению 2 к настоящей Методике, нормы экипировки электро-дизель поездов мягким съемным инвентарем, съемным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой согласно приложению 3 к настоящей Методике;

Рси – средние цены съемного инвентаря на единицу измерения, определяемые в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

tэкспл. – срок эксплуатации инвентаря согласно приложениям 1, 2, 3 к настоящей Методике;

tіэкспл. – срок планируемой эксплуатации инвентаря на планируемый период согласно приложениям 1 и 2 к настоящей Методике.

$$R_{\text{сангиг}} = p_{\text{сангиг}} * N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс}} * V_{\text{сост}} * R_{\text{сангиг}}$$

где:

Rсангиг – расходы на средства санитарной гигиены и санитарной уборки для экипировки вагонов (поезда);

pсангиг – нормы экипировки вагонов средствами санитарной гигиены, уборки вагонов (1 вагона поезда) согласно приложению 4 к настоящей Методике, нормы экипировки электро-дизель вагонов средствами санитарной гигиены, уборки вагонов согласно приложению 5 к настоящей Методике;

Vсост – оборот пассажирского состава в сутках;

Rсангиг – цены средств санитарной гигиены и санитарной уборки, определяемые в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

23. Стирка и химическая чистка мягкого съемного инвентаря производится путем расчета планируемого объема расходов на стирку и химическую чистку мягкого съемного инвентаря по следующей формуле:

$$R_{\text{стирка/хим.чист}} = p_{\text{си}} * N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост}} * t_{\text{ммси}} * n_{\text{обработки}} * N_{\text{имес.}} * R_{\text{си}}$$

где:

Rстирка/хим.чист – расходы на стирку и химическую чистку мягкого съемного инвентаря согласно приложению 6 к настоящей Методике;

Rси – тариф на соответствующий вид обработки, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге/кг.

Сноска. Пункт 23 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

24. Дезинфекция, дезинсекция, дератизация пассажирских вагонов, электросекций и дизельных поездов производится путем расчета планируемого объема расходов на дезинфекцию подвижного состава по следующей формуле:

$$R_{\text{дезинфекция}} = N_{\text{ваг.}} * n_{\text{обработки}} * N_{\text{рейс}} * R_{\text{сэс}}$$

$$R_{\text{дезинсекция/дератизация}} = N_{\text{ваг.}} * n_{\text{обработки}} * N_{\text{сост.}} * n_{\text{обработок}} * N_{\text{имес.}} * R_{\text{сэс}}$$

где:

Рдезинфекция – расходы на дезинфекцию подвижного состава;

Рдератизация/дератизация – расходы на дезинсекцию/дератизацию подвижного состава;

s обработки – площадь обработки дезинфекцией для одного вагона: пассажирского вагона, электросекций и дизельных поездов – 15 м^2 , дезинсекция: пассажирского вагона – 60 м^2 , электросекций и дизельных поездов – $64,8 \text{ м}^2$, дератизация: пассажирского вагона – 60 м^2 , электросекций и дизельных поездов – $64,8 \text{ м}^2$;

побработок – кратность обработки по дезинсекции/дератизации подвижного состава – 1 раз в месяц;

Нмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах;

Рсэс – тариф на соответствующий вид обработки, определяемый в порядке, установленным пунктом 37 настоящей Методики, тенге за м^2 .

25. Пожарная безопасность (зарядка огнетушителя) производится путем расчета, согласно нормам оснащения подвижного состава железнодорожного транспорта в международном пассажирском сообщении между государствами-участниками Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) и стран Прибалтики первичными средствами пожаротушения от 29 ноября 1999 года расходы на обеспечение пожарной безопасности по следующей формуле.

$R_{\text{зарядогн}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост}} * \text{погн} * \text{пзаряд} / 12 * N_{\text{мес.}} * R_{\text{зарядогн}}$

где:

$R_{\text{зарядогн}}$ – расходы на зарядку огнетушителей вагонов на планируемый период;

погн – норма экипировки вагона огнетушителем согласно приложениям 1, 2, 3 к настоящей Методике (вагоны с каменированным отоплением экипируются огнетушителями типа ОПУ-5, ОП-5 и ОУ-5 или ОП-10 и ОУ-8, вагоны с электроотоплением экипируются двумя огнетушителями ОПУ-5 и одним ОП-5 или ОП-10 и ОУ-8);

пзаряд – норма зарядки (перезарядки) огнетушителей (1 раз в год);

Нмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах;

$R_{\text{зарядогн}}$ – тариф на предоставление услуг по зарядке огнетушителей, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге.

26. Пробег вагонов в чужих поездах производится путем расчета расходов за пробег вагонов в составах другого перевозчика по следующей формуле:

$R_{\text{пробег}} = N_{\text{отпр.ваг.}} * 2S * R_{\text{пробег}}$

где:

$R_{\text{пробег}}$ – расходы на пробег вагона в составе чужих поездов;

$N_{\text{отпр.ваг.}}$ – количество отправленных вагонов в составе чужих поездов за планируемый период перевозок пассажиров;

2S – расстояние от пункта прицепки до пункта отцепки вагона, курсирующего в составе чужих поездов туда и обратно;

Рпробег – тариф на прицепку, определяемый в порядке, установленном пунктом 40 настоящей Методики, тенге.

27. Пробег электросекций и дизельных поездов на хозяйственные нужды (проследование на ремонт) производится путем расчета расходов за пробег вагонов электросекций и дизельных поездов на хозяйственные нужды по следующей формуле:

$$R_{\text{пробегхоз}} = (V_{\text{ТО8}} + V_{\text{ТО7}} + V_{\text{ТО6}} + V_{\text{ТО3}}) * 2S * R_{\text{мжс}}$$

где:

$R_{\text{пробегхоз}}$ – расходы на пробег электросекций и дизельных поездов на хозяйственные нужды;

($V_{\text{кр}}$, $V_{\text{ТО8}}$, $V_{\text{ТО7}}$, $V_{\text{ТО6}}$, $V_{\text{ТО3}}$) – объем соответствующих видов ремонтов электросекций и дизельных поездов (количество отправленных вагонов на ТО, капитальный ремонт электросекций и дизельных поездов);

2S – расстояние туда и обратно в зависимости от пункта формирования электросекций и дизельных поездов до рем.базы), км;

$R_{\text{мжс}}$ – тариф за услуги пользования МЖС, тенге.

28. Форменная одежда производится путем расчета расходов по форменной одежде согласно Нормам обеспечения форменной одеждой (без погон) работников железнодорожного транспорта, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 29 апреля 2011 года № 242 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6989), по формуле:

$$R_{\text{формодежд}} = (N_{\text{провод.}} + N_{\text{нач.поезд}} + N_{\text{машин.}} + N_{\text{пом.машин.}}) *$$

$$* n_{\text{формодежд/тэкспл}} * t_{\text{тэкспл}} * R_{\text{формодежд}}$$

где:

$R_{\text{формодежд}}$ – расходы на обеспечение форменной одеждой проводников и начальников поездов, локомотивных бригад (по электросекциям и дизельным поездам);

$N_{\text{провод}}$ – нормативная численность проводников на вагон/поезд;

$N_{\text{нач.поезд}}$ – нормативная численность начальников поездов на поезд;

$N_{\text{машин}}$ – нормативная численность машинистов на поезд (по электросекциям и дизельным поездам);

$N_{\text{пом.машин}}$ – нормативная численность помощников машинистов на поезд (по электросекциям и дизельным поездам);

$n_{\text{формодежд}}$ – норма обеспечения одного работника форменной одеждой;

$t_{\text{тэкспл}}$ – срок эксплуатации форменной одежды согласно нормам;

$t_{\text{тэкспл}}$ – срок планируемой эксплуатации форменной одежды на планируемый период;

Рформодежд – цены на приобретение форменной одежды, определяемые в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге.

29. Медицинские услуги производится путем расчета расходов на медицинские услуги (предрейсовый медицинский осмотр и обязательный профилактический осмотр) согласно Перечню вредных производственных факторов, профессий, при которых проводятся обязательные медицинские осмотры, утвержденному приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года № 175 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10987) и Правилам проведения обязательных медицинских осмотров, утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра национальной экономики Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 128. (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10634).

Расходы на медицинские услуги (предрейсовый медицинский осмотр и обязательный профилактический осмотр) рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{предрейс.осмотр}} = (N_{\text{провод.}} + N_{\text{нач.поезд}} + N_{\text{машин.}} + N_{\text{пом.машин.}}) *$$

$$* N_{\text{рейс}} * R_{\text{предрейсосмтр}}$$

где:

$R_{\text{предрейсосмотр}}$ – расходы на предрейсовый медицинский осмотр;

$R_{\text{предрейсосмотр}}$ – тариф на услуги предрейсового медицинского осмотра, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

$$R_{\text{проф.осмотр}} = (N_{\text{провод.}} + N_{\text{нач.поезд}} + N_{\text{машин.}} + N_{\text{пом.машин.}}) *$$

$$* 0,166 * N_{\text{мес.}} * R_{\text{проф.осмотр}}$$

где:

$R_{\text{проф.осмотр}}$ – расходы на профилактический осмотр;

$N_{\text{мес.}}$ – планируемый период перевозки в месяцах;

0,166 – коэффициент кратности осмотра в месяц (из расчета нормативного профилактического осмотра 2 раза в год).

30. Страхование пассажиров, работников производится путем расчета расходов на страхование работников согласно законодательству Республики Казахстан в сфере страхования:

$$R_{\text{страх.работн}} = (R_{\text{з.п.провод.}} + R_{\text{з.п.нач.поезд}} + R_{\text{з.п.лок.бригад}}) * 0,5 \%$$

где:

$R_{\text{страх.работн}}$ – расходы на страхование гражданско-правовой ответственности работодателя перед работниками;

0,5 % – минимальный процент страхового вознаграждения.

Расходы на страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами планируются согласно законодательству Республики Казахстан в сфере страхования:

$$R_{\text{страх.пасс}} = D_{\text{перевоз}} * 0,2 \%$$

где:

Рстрах.пасс – расходы на страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами;

0,2% – минимальный процент страхового вознаграждения.

31. Работа электросекций – электроэнергия на тягу производится путем расчета расходов по электроэнергии для работы электросекций по следующей формуле:

$$R_{\text{элэнергия}} = n_{\text{электр.энер}} * N_{\text{рейс}} * 2 * R_{\text{электр.энерг}}$$

где:

Rэлэнергия – расходы по электроэнергии для работы электросекций;

nэлектр.энер – норма расхода электроэнергии на тн.км-брутто с учетом потерь в контактной сети за рейс, кВт.ч;

Rэлектр.энерг – тариф за передачу электроэнергии на тягу поездов.

Расчет нормы расхода электрической энергии на поездную работу электропоезда выполняется согласно нормам, определяемым заводом-производителем.

Норма расхода электроэнергии рассчитывается по формуле:

$$n_{\text{электр.энер.}} = e_0 K$$

$$K_i = K$$

$$+ Z'$$

$$\Delta e_m) + \text{если } (K_v + \Theta_c K'v)$$

где:

nэлектр.энер. – норма расхода электроэнергии, кВт.ч;

e₀ – технические данные электропоезда (кВт.ч/изм);

$$K_i = 1 + a_i \alpha$$

a – коэффициент, зависящий в основном от скорости движения;

K

μ – коэффициент влияния степени использования грузоподъемности вагонов (17,5 т = 1);

K

τ – температурный коэффициент нормируемого периода;

если – затраты электроэнергии на вспомогательные машины;

K_v – коэффициент использования вспомогательных машин в ходу, определяемый путем хронометража;

K'_v – коэффициент использования вспомогательных машин на стоянках, определяемый путем хронометража;

Θ_c – коэффициент стояночного времени, равный $t_{ст}/t_o$;

Δ
 e_m – затраты электроэнергии на восстановление кинетической энергии, потерянной при торможении, (кВт.ч/10 тыс.ткм брутто);

$$Z' = 100 \times z / L;$$

Z – число стоянок.

32. Работа дизельных поездов – расход дизельного топлива на поездную работу.

Расходы дизельного топлива на поездную работу рассчитываются по следующей формуле:

$$R_{дизтопл.поезд} = n_{дизтопл} * P_{дизтопл} * N_{рейс} * 2$$

где:

$n_{дизтопл}$ – норма расхода дизельного топлива за рейс, кг;

$P_{дизтопл}$ – тариф на приобретение дизельного топлива, определяемый в порядке, установленным пунктом 37 настоящей Методики, тенге за кг.

Расчет нормы расхода дизельного топлива на поездную работу дизельного поезда выполняется согласно инструкциям завода-производителя по техническому нормированию расхода электрической энергии и топлива на тягу поездов, по формуле:

$$n_{дизтопл} = n_o K$$

μ
 $K_i K$

τ
 $+ Z'$

Δ
 $nT) + K_x n_x + \Theta_c K' x n_x$

где:

$n_{дизтопл}$ – норма расхода дизельного топлива (кг);

n_o – технические данные дизельпоезда (кВтч/изм);

K

μ
– коэффициент влияния степени использования грузоподъемности вагонов ($17,5 \text{ т} = 1$);

K

τ
– температурный коэффициент нормируемого периода;

K_x – коэффициент холостого хода, выраженный отношением холостого хода к общему холостому времени;

n_x – относительная часовая величина затрат топлива на холостой ход по техническим данным дизель поезда;

$K'x$ – коэффициент холостого хода во время стоянок;

$K'x =$

δ

$x \times t_{ст} / t_0$;

$t_{ст}$ – общее время стоянок по графику поездов;

t_0 – общее время хода поезда;

δ

x – определяют опытным путем по поездкам;

Θ_c – коэффициент стояночного времени равен $t_{ст} / t_0$;

ΔnT – затраты топлива на восстановление кинетической энергии, потерянной при торможении (кг/10 тыс.ткм брутто);

$Z' = 100 \times z / L$;

Z – число стоянок.

33. Основные прямые расходы производства, затрачиваемые перевозчиком только в границах Республики Казахстан, определяются по формуле:

$RQ_{\text{прямые}} = R_{\text{справ}} + R_{\text{доступ}} + R_{\text{экип.вода/топ}}$

1) обслуживание пассажиров (стоимость справочно-информационных услуг).

Базовые показатели: поезд, количество рейсов, количество станций, где осуществляется посадка и высадка пассажиров.

Расчет расходов по справочно-информационным услугам на железнодорожных вокзалах определяется по формулам 2-мя этапами:

1-этап: Объем расходов по справочно-информационным услугам на железнодорожных вокзалах по поезду рассчитывается по следующей формуле:

$R_{\text{справпоезд}} = N_{\text{рейс}} * (2N_{\text{станц}} * R_{\text{станц}})$

где:

$RQ_{\text{прямые}}$ – основные прямые расходы производства, затрачиваемые перевозчиком только в границах Республики Казахстан;

$R_{\text{экип.вода/топ}}$ – расходы за экипировку вагонов водой и топливом;

$R_{\text{справпоезд}}$ – объем расходов по справочно-информационным услугам на железнодорожных вокзалах по поезду;

$N_{\text{рейс}}$ – количество рейсов;

$2N_{\text{станц}}$ – количество станций, где осуществляется посадка и высадка пассажиров, туда и обратно;

$R_{\text{станц}}$ – тариф по предоставлению справочно-информационных услуг по соответствующим станциям.

2 этап: Объем расходов по справочно-информационным услугам на железнодорожных вокзалах на вагон рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{справвагон}} = R_{\text{справпоезд}} / N_{\text{вагонов}}$$

где:

$R_{\text{справвагон}}$ – объем расходов по справочно-информационным услугам на железнодорожных вокзалах на вагон;

$N_{\text{вагонов}}$ – количество вагонов в составе поезда;

2) обслуживание производственных зданий, сооружений и оборудования пассажирского хозяйства, связанных с перевозками: услуги по доступу к помещениям вокзала общего пользования.

Объем расходов по доступу к помещениям вокзала общего пользования:

$$R_{\text{доступ}} = N_{\text{вагон}} * N_{\text{рейс}} * (2N_{\text{станц}} * R_{\text{станц}})$$

где:

$R_{\text{доступ}}$ – объем расходов по доступу к помещениям вокзала общего пользования;

$N_{\text{рейс}}$ – количество рейсов;

$N_{\text{ваг.}}$ – количество вагонов в составе;

$2N_{\text{станц}}$ – количество станций, где осуществляется посадка и высадка пассажиров, туда и обратно;

$R_{\text{станц}}$ – тариф по доступу к помещениям вокзала общего пользования по соответствующим станциям.

3) экипировка пассажирских вагонов водой и топливом.

Расходы по экипировке водой рассчитывается по следующей формуле:

В пункте формирования:

$$R_{\text{экип.водаформ}} = (N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс}} + V_{\text{рем}}) * R_{\text{экип.водаформ}}$$

Аналогичная формула применяется для расчета расходов экипировкой водой в пункте оборота.

В пути следования:

$$R_{\text{экип.вода.след}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{станцэв}} * N_{\text{рейс}} * 2 * R_{\text{экип.вода.след}}$$

где:

$V_{\text{рем}}$ – количество вагонов, отправляемых на капитальный ремонт, деповской ремонт, ТО-2 и ТО-3;

$N_{\text{станцэв}}$ – количество станций, где осуществляется экипировка водой в пути следования;

$R_{\text{экип.вода.}}$ – тариф за услуги по соответствующему виду (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки и соответствующей станции, определяемый в порядке, установленным пунктом 37 настоящей Методики, тенге.

Расходы по экипировке твердым топливом рассчитываются по следующей формуле

:

В пункте формирования:

$$R_{\text{экип.топливформ}} = (N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейсзим}} + V_{\text{ремзим}}) * R_{\text{экип.топливформ}}$$

Аналогичная формула применяется для расчета расходов экипировкой твердым топливом в пункте оборота.

В пути следования:

$$R_{\text{экип.топливслед}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{станцэт}} * N_{\text{рейсзим}} * 2 * R_{\text{экип.топливслед}}$$

где:

$V_{\text{ремзим}}$ – количество вагонов, отправляемых на капитальный ремонт, деповской ремонт, ТО-2 и ТО-3 в зимнее время (7 месяцев);

$N_{\text{рейсзим}}$ – количество рейсов в зимнее время (7 месяцев);

$N_{\text{станцэт}}$ – количество станций, где осуществляется экипировка твердым топливом, в том числе в пункте обороте;

$R_{\text{экип.топлив}}$ – тариф за услуги по экипировке твердым топливом по соответствующему виду (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки и соответствующей станции, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики.

Расходы по экипировке дизельным топливом рассчитываются при наличии в составе вагона дизель-генератора в соответствии с Инструкцией завода–производителя по эксплуатации и обслуживанию пассажирских поездов (далее – Инструкция) по следующей формуле:

Расчет расходов по экипировке дизельным топливом рассчитывается в 2 этапа:

1-этап: Расчет расходов по экипировке дизельным топливом на поезд рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{экип.дизтоппоезд}} = (n_{\text{диз.топ.путь}} * t_{\text{путь}} + n_{\text{диз.топ.отстой}} * t_{\text{отстой}}) * N_{\text{рейс}} * R_{\text{экип.дизтоппоезд}}$$

где:

$R_{\text{экип.дизтоппоезд}}$ – расходы по экипировке дизельным топливом на поезд;

$n_{\text{диз.топ.путь}}$ – норма расхода топлива согласно Инструкции за 1 час в пути следования;

$t_{\text{путь}}$ – затрачиваемая время в пути следования;

$n_{\text{диз.топ.отстой}}$ – норма расхода топлива согласно Инструкции в литрах за 1 час в пункте отстоя поезда;

$t_{\text{отстой}}$ – время отстоя;

$R_{\text{экип.дизтоппоезд}}$ – тариф за экипировку дизельным топливом за 1 тонну, определяемый в порядке, установленном пунктом 37 настоящей Методики, тенге.

2-этап: Расчет расходов по экипировке дизельным топливом на вагон рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{экип.дизтопвагон}} = R_{\text{экип.дизтоппоезд}} / VQ_{\text{ваг-км.поезд}} * VQ_{\text{ваг-км.тип}}$$

где:

$R_{\text{дизтопвагон}}$ – объем расходов по экипировке дизельным топливом на вагон;

VQ ваг-км.поезд – пробег поезда по территории Республики Казахстан, ваг/км;

VQ ваг-км.тип – пробег по территории Республики Казахстан соответствующего типа или группы вагонов, курсирующих в составе поезда, ваг/км.

34. Расчет расходов по использованию бланков проездных документов (билетов) производится как сумма планируемого объема перевозок пассажиров в границах Республики Казахстан умножением на стоимость одного бланка.

Параграф 3. Расчет расходов периода

35. Расходы периода, в том числе накладные расходы на единицу продукции (поезд в разрезе типов вагонов) определяются как 75 % от планируемого фонда оплаты труда (проводников и начальников поездов).

Расходы по организации продажи проездных документов (билетов) на пассажирские поезда рассчитываются по следующей формуле:

$$\text{Рорг.прод.} = \text{Дпроезд.} * \text{Тпроцент}$$

где:

Рорг.прод. – расходы по организации продажи проездных документов (билетов);

Дпроезд – сумма доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона, поезда;

Тпроцент – процент вознаграждения за организацию продажи проездных документов (билетов) в размере, установленном в соответствии с договором, заключенном между перевозчиком и пассажирскими агентствами.

Сноска. Пункт 35 в редакции приказа и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 28.12.2017 № 913 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Расходы, не учитываемые при расчете расходов перевозчика на содержание и обслуживание производственного процесса

36. При расчете расходов перевозчика на содержание и обслуживание производственного процесса не учитываются расходы:

1) амортизационные отчисления основных средств, неиспользуемых при производстве (оказании) продукции, товаров (работ, услуг);

2) платежи за сверхнормативные выбросы (сбросы) загрязняющих веществ;

3) безнадежные долги;

4) штрафы, пени, неустойка и другие виды санкций за нарушение условий хозяйственных договоров, судебные издержки;

5) штрафы и пени за сокрытие (занижение) дохода;

6) убытки от хищений;

- 7) на содержание незадействованных активов в производстве обслуживающих хозяйств и участков;
- 8) на содержание объектов здравоохранения, детских дошкольных организаций, учебных заведений, за исключением профессионально-технических училищ;
- 9) на содержание оздоровительных лагерей, объектов культуры и спорта, жилого фонда;
- 10) на погашение ссуд, включая беспроцентные, полученных работниками организации на улучшение жилищных условий, приобретение садовых домиков и обзаведение домашним хозяйством;
- 11) на проведение культурно-просветительных, оздоровительных и спортивных мероприятий;
- 12) на благоустройство садовых товариществ (строительство дорог, энерго- и водоснабжение, осуществление других расходов общего характера);
- 13) на оказание спонсорской помощи;
- 14) на потери от брака;
- 15) на приобретение, аренду и содержание квартир, жилых зданий и сооружений, мест в общежитиях и гостиницах для персонала субъектов товарного рынка, за исключением вахтовой организации производства;
- 16) на сверхнормативные технические и коммерческие потери, порчу и недостачу товарно-материальных ценностей, запасы на складах и другие непроизводительные расходы;
- 17) на проведение и организацию обучающих курсов, семинаров, тренингов, лекций, выставок, дискуссий, встреч с деятелями науки и искусства, научно-технических конференций, за исключением мероприятий, связанных с производственной необходимостью;
- 18) страховые платежи (взносы, уплачиваемые перевозчиком по договорам личного и имущественного страхования, заключенных перевозчиком в пользу своих работников), за исключением обязательных страховых платежей установленных статьей 3 Закона Республики Казахстан от 26 декабря 2019 года "Об обязательном социальном страховании";
- 19) на оплату дополнительно предоставленных (сверх предусмотренного законодательством) отпусков работникам, в том числе женщинам, воспитывающим детей, оплата проезда членов семьи работника к месту использования отпуска и обратно;
- 20) льготы работникам перевозчика, кроме льгот предусмотренных в соответствии с Трудовым кодексом Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года;
- 21) на компенсацию стоимости питания детям, находящимся в дошкольных учреждениях, санаториях и оздоровительных лагерях;

22) отчисления профессиональным союзам на цели, определенные коллективным договором.

Сноска. Пункт 36 с изменением, внесенным приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 28.05.2020 № 316 (вводится в действие с 01.12.2020).

Глава 6. Основные источники определения цен, тарифов на товары (услуги и работы) и заработной платы производственного персонала (проводников и начальников поездов)

37. Источниками определения цен на съемный инвентарь, съемное оборудование, средств санитарной гигиены и санитарной уборки и на дизельное топливо, а также тарифов или цен по предоставлению услуг (аренда одного вагона соответствующего типа, соответствующие виды ремонта, технического обслуживания, ассенизаторская очистка биотуалетов, виды обработки, зарядка огнетушителей, приобретение форменной одежды, услуги предрейсового медицинского осмотра, услуги по соответствующим видам (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки: экипировка водой, твердым и дизельным топливом) перевозчикам организациями, являются:

для новых социально-значимых сообщений выставленных на конкурс средние цены или тарифы, основанные на трех заключенных договорах перевозчиков с поставщиками услуг в текущем периоде;

для действующих социально-значимых сообщений текущие договора с поставщиками услуг в текущем периоде.

38. Источниками определения тарифов (цен) на услуги, предоставляемые субъектами естественных монополий и регулируемого рынка, являются решения или согласование уполномоченного государственного органа в сфере естественных монополий и регулируемого рынка об утверждении (согласовании) тарифов (цен).

39. Повышение цен на проездные документы (билеты) осуществляется уполномоченным органом и местными исполнительными органами с учетом Методики определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям, утвержденной приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 186 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12992).

40. Тариф перевозчика на прицеп вагонов других перевозчиков планируется согласно приложению 7 к настоящей Методике.

41. Среднеотраслевая заработная плата проводников, начальников поездов, машинистов и помощников машинистов устанавливается на основании официальной

Съемное оборудование	Кочерга для титана	шт	36	1	1	1	1	1	1
	Совок для титана	шт	36	1	1	1	1	1	1
	Сейф	шт	36	1	1	1	1	1	1
	Держатель для туалетной бумаги	шт	12	2	2	2	2	2	2
	Диспенсер для бумажного полотенца	шт	12	2	2	2	2	2	2
	Диспенсер для жидкого мыла	шт	12	2	2	2	2	2	2
	Рамка наглядной информации	шт	24	10	10	10	10	10	10
	Ящик для жалоб и предложений	комп	36	1	1	1	1	1	1
	Огнетушитель	шт	36	3	3	3	3	3	3
	Пылесос	шт	36	1	0	0	1	0	0
	Пепельница	шт	36	2	2	2	2	2	2
Мусорный ящик	шт	36	1	2	2	1	2	2	
Съемный инвентарь	Вешалка	шт	24	36	0	0	36	0	0
	Ведро хозяйственное	шт	24	4	4	4	4	4	4
	Ершик с бочком	шт	12	2	2	2	2	2	2
	Швабра	шт	12	1	1	1	1	1	1
	Емкость для дезинфицирующих	шт	24	2	2	2	2		2

	моющих средств							2	
	Щетка с совком	шт	6	1	1	1	1	1	1
	Папка для билетов	шт	24	1	1	1	1	1	1
Посуда	Чайник для кипятка	шт	36	1	1	1	1	1	1
	Чайник для заварки	шт	24	9	6	2	9	6	2
	Разнос для посуды	шт	24	1	1	0	1	1	0
	Стакан с подстаканником	шт	24	36	20	10	36	20	10
	Тарелка	шт	24	20	20	0	20	20	0
	Нож кухонный	шт	24	2	2	1	2	2	1
	Вилка столовая	шт	24	20	20	0	20	20	0
	Ложка чайная	шт	24	36	20	10	36	20	10
	Открывалка универсальная	шт	24	2	2	1	2	2	1
	Таз для мытья посуды	шт	24	1	1	1	1	1	1
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной	шт	36	3	3	3	3	3	3
	Флажки	шт	24	1	1	1	1	1	1
	Петарда*	шт	36	12			12		
	Носилки*	шт	36	1			1		
	Аптечка аварийная	шт	12	1	1	1	1	1	1
	Аптечка текущая	шт	12	1	1	1	1	1	1
	Противопедикуле	шт	12	1			1		

Медицинские принадлежности	Зная укладка *								
	Укладка Ф-30*	шт	12	1			1		
	Термометр комнатный	шт	12	1	1	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания *	шт	24	1			1		
Спец. Одежда	Передник	шт	36	2	2	2	2	2	2
	Халат	шт	12	2	2	2	2	2	2
	Перчатки резиновые	шт	1	2	2	2	2	2	2
	Рукавицы брезентовые	шт	12	2	2	2	2	2	2
	Рукавицы комбинированные	шт	12	1	1	1	1	1	1

* - расчет производится в целом по поезду, распределение по типам вагонов пропорционально пробегу вагонов в поезде.

Приложение 2
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Сноска. Приложение 2 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Нормы экипировки вагонов производства вагонов "Тальго" мягким съемным инвентарем, съемным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой

			Срок	Нормы экипировки вагонов
--	--	--	------	--------------------------

Вид инвентаря	Наименование	Измеритель	эксплуатации, месяц	производства Тальго			
				Гранд	Бизнес	Турист	Общий
Мягко-съёмный инвентарь	Мешок для чистого белья	шт	6	4	4,8	8	0
	Мешок для грязного белья	шт	6	4	4,8	8	0
	Шторы оконные	пара	12	5	6	5	8
	Покрытие для ковровых дорожек	шт	12	3	3	3	3
	Ковровая дорожка	шт	36	1	1	1	1
	Коврик купейный	шт	36	6	7	7	8
	Шторы для душевых	шт	6	5	0	0	0
	Маршрутная доска	шт	30	2	2	2	2
	Логотип на вагон	шт	36	2	2	2	2
	Порядковый номер вагона	шт	36	2	2	2	2
	Огнетушитель	шт	36	1	1	1	1
	Пылесос	шт	72	0,5	0,5	0,5	0,5
	Ремень безопасности	шт	36	5	6	10	12,5
Съёмный инвентарь	Вешалка	шт	24	20	24	20	0
	Ведро хозяйственное	шт	24	3	3	3	3
	Ершик с бочком	шт	12	5	1	1	1
	Швабра	шт	12				
	Емкость для дезинфицирующих и моющих средств	шт	24	1	1	1	1
	Щетка с совком	шт	6	1	1	1	1

	Щетка для чистки ковралана, сиденья	шт	6	2	2	2	2
	Папка для билетов	шт	24	1	1	1	1
Посуда	Разнос для посуды	шт	24	1	1	1	1
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной	шт	36	3	3	3	3
	Флажки	шт	24	1	1	1	1
	Петарда	шт	24	6	6	6	6
Медицинские принадлежности	Носилки	шт	36	1	1	1	1
	Аптечка аварийная	шт	12	1	1	1	1
	Аптечка текущая	шт	12	1	1	1	1
	Противоэпидемиологическая укладка	шт	12	1	1	1	1
	Укладка Ф-30	шт	12	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания	шт	24	1	1	1	1
Спец. Одежда	Передник	шт	36				
	Халат	шт	12	2	2	2	2
	Перчатки резиновые	шт	1	2	2	2	2

Приложение 3
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Нормы экипировки электро-дизель поездов мягким съемным инвентарем, съемным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой

	Ед. изм.	Норма экипировки вагонов электропоезда повышенной комфортности			Норма экипировки вагонов	Норма экипировки вагонов

В и д инвентаря	Наименование		Срок эксплуатации, месяц	1 класс	2 класс	3 класс	электропоезда	дизель поезда
Мягко-съёмный инвентарь	Занавески солнечные	шт	12	40	40	40		40
	Занавески для кабины машиниста лобовые	шт	12	по 2 на головной вагон				
	Занавески для кабины машиниста боковые	шт	12	4 на головной вагон				
	Подголовник	шт	12	1 на место	1 на место	1 на место		
	Покрытие для ковровых дорожек	шт	12	4	4	4		
	Ковролан	м	36	19,2 м (по длине вагона)				
	Съёмное оборудование	Гардина на шторы оконные	шт	24	20	20	20	
Логотип на вагон		шт	36	4 на электропоезда				
Порядковый номер вагона		шт	36	2	2	2		
Топор		шт	36	2 на состав				
Лом		шт	36	2 на состав				
Держатель для туалетной бумаги		шт	36	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
Держатель для бумажного полотенца		шт	36	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
Дозатор для жидкого мыла		шт	36	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
Рамка наглядной информации	шт	24	10	10	10	10	10	

	Ящик для жалоб и предложений	комп	36	1	1	1	1	1
	Огнетушитель	шт	36	16 (по 8 в головных вагонах)				
	Пылесос	шт	36	1	1	1		
	Мусорный ящик	шт	36	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Грязезащитное покрытие сотовое	М2	24	10 м2 (по площади тамбура)				
Съемный инвентарь	Ведро хозяйственное	шт	24	5 на состав				
	Ершик с бочком	шт	2	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Швабра	шт	12	1 на 2 вагона				
	Емкость для дезинфицирующих и моющих средств	шт	24	1 на туалет				
	Совок для мусора	шт	6	1 на 2 вагона				
	Веник просяной	шт	1	1	1	1	1	1
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной	шт	36	1 на 2 вагона				
	Флажки	шт	24	1 на 2 вагона				
	Петарда	шт	36	6 на хвостовой вагон				
Медицинские	Носилки	шт	36	1 на состав				
	Аптечка аварийная	шт	12	1 на 2 вагона				
	Аптечка текущая	шт	12	1	1	1	1	1
	Укладка Ф-30	шт	12	1 на состав				
	Термометр комнатный	шт	12	1	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания	шт		1 на состав				

принадлежности	ного дыхания		24	
Спец. Одежда	Халат	шт	12	2 на проводника, проводника парка отстоя
	Перчатки резиновые	шт	1	1 на проводника, проводника парка отстоя
	Рукавицы комбинированные	шт	1	1 на проводника, машиниста, помощника машиниста, проводника парка отстоя
	Валенки с резиновым низом	шт	12	1 на проводника, машиниста, помощника машиниста
	Куртка утепленная	шт	30	1 на проводника, проводника парка отстоя
	Полушубок	шт	60	1 на проводника парка отстоя
	Костюм х/б	кмп	12	1 на машиниста, помощника машиниста
	Ботинки кожаные	пара	12	1 на машиниста, помощника машиниста, проводника парка отстоя
	Костюм Гудок	кмп	36	1 на машиниста, помощника машиниста
	Жилет сигнальный	шт	12	1 на машиниста, помощника машиниста
	Респиратор	шт	До износа	1 на машиниста, помощника машиниста
Очки защитные	шт	До износа	1 на машиниста, помощника машиниста	

Приложение 4
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Нормы экипировки вагонов средствами санитарной гигиены, уборки вагонов

			Срок экспл	Норма экипировки на один вагон (поезд)	

Средства санитарно-гигиены	Мыло хозяйственное	гр	1	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
	Пакеты для мусора	шт	1	6	6	6	6	6
	Дезинфицирующие средства	табл	1	10	10	10	10	10
	Освежитель воздуха	шт	1 месяц	2	2	2	2	2
Средства для уборки	Моющее средство для уборки вагона	гр	1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Средство для моющего пылесоса	гр	1	0,1	0,1	0,1	-	-
	Чистящее средство для санфаянса	гр	1	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
	Моющее средство для стекол	гр	1	0,1	0,1	0,1	-	-
	ветошь для уборки	шт	1	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15

Приложение 6
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Сноска. Приложение 6 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 411 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

**Нормы расходов на стирку и химическую чистку
мягкого съемного инвентаря**

Рестирка/хим.чистка Вид обработки	Наименование	тмси - вес, кг	побработки - норма обработки
Химическая	Ковровая дорожка	23,63	2 раза в год

отчистка	Коврик купейный	2,36	2 раза в год
Стирка	Мешок для чистого белья	0,35	1 раз в неделю
	Мешок для грязного белья	0,39	1 раз в неделю
	Шторы оконные	0,19	каждый рейс
	Занавески солнечные	0,04	каждый рейс
	Салфетка для столика	0,15	каждый рейс
	Покрытие для ковровых дорожек	2,10	каждый рейс

Приложение 7
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Тариф перевозчика на прицеп вагонов других перевозчиков

Тип поезда	Тариф, тенге/ ваг-км. без учета НДС
скорые	88,50
пассажирские	75,50
грузо-пассажирские	58,59
по участку Шар-Ново-Устькаменогорск	
скорые	139,64
пассажирские	126,65
грузо-пассажирские	109,74