



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 Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 6 августа 2020 года № 426. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 августа 2020 года № 21098

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" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7297, опубликован 2 декабря 2011 года в газете "Юридическая газета" № 178 (2168)) следующее изменение:

в Методике расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, утвержденной указанным приказом:

приложение 1 изложить в новой редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

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

*Министр индустрии и инфраструктурного развития
Республики Казахстан*

Б. Атамкулов

" С О Г Л А С О В А Н "

**Министерство
Республики Казахстан**

национальной

экономики

Приложение к приказу
Министра индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 6 августа 2020 года № 426

Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров

Глава 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:

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

формула (1)

где: T_p - расчетный тариф для маршрута;

Z_i - общая годовая или до конца года сумма нормативных (расчетных) затрат перевозчика на обслуживание данного маршрута по всем i -ым статьям расходов (топливо, электроэнергия, 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 Модели.

$Q_{г.факт}$ - 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, предыдущие за три месяца и выводится среднее количество за месяц, которое умножается на 12 месяцев, определенном в главе 3 настоящей Модели;

K_p - коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика по обслуживанию данного маршрута равный 1,15 (принимается как 15%);

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

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

$$Зт=0,01 \times L_{об} \times (НТ \times ЦТ + НЭ \times ЦЭ) \times КН$$

формула (2)

где: Зт – затраты на автомобильное топливо/электроэнергию;

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

$L_{об}$ – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле;

НТ – базовая норма расхода топлива в литрах/киловаттах 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).

Для электробусов нормы расхода топлива в литрах на 100 километров пробега определяется согласно данных Завода изготовителя (в зависимости от средней температуры окружающей среды в зимний период согласно климатическим нормам в регионе эксплуатации), определяется как средняя годовая норма с учетом зимнего и летнего расхода. Рассчитывается по следующей формуле:

$$НТ = \frac{НТ_{лето} \times М_{зим} + НТ_{зима} \times М_{лето}}{12}$$

формула (3)

где: $M_{зим}$, $M_{лето}$ – количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в пределах периодов по таблице 10 Норм расхода топлива определяющей значение $K_{кл}$ (коэффициент климатический).

Данный расчет НТ применим только для расчета расходов электробусов;

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

Для электробусов совокупный коэффициент надбавок к базовой норме для реальных условий работы автобусов на маршруте определяется согласно данных Завода изготовителя;

НЭ – норма расхода электроэнергии киловатт в час на 100 километров пробега согласно данным Завода изготовителя.

ЦЭ –1 кВт электроэнергии согласно тарифу за электроэнергию на дату расчета тарифа.

НЭ и ЦЭ – учитывается только при расчете затрат для электробусов, для расчета затрат для всех остальных транспортных средств значение НЭ и ЦЭ равно 0.

Цт – средняя годовая розничная стоимость 1 литра топлива на дату расчета тарифа с учетом использования летнего и зимнего видов топлива.

$$L_{об} = D_p \times (n \times l_{кр} + l_0),$$

формула (4)

где: $L_{об}$ - общий годовой пробег автобусов;

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

n – ежедневное количество кругорейсов на маршруте;

$l_{кр}$ – протяженность кругорейса на маршруте в км;

l_0 – 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.

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

$$Ц_t = \frac{Ц_{з.т} \times M_{зим.} + Ц_{л.т} \times M_{лето}}{12}$$

формула (5)

где: $M_{зим.}$, $M_{лето}$ – количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в пределах периодов по таблице 10 Норм расхода топлива определяющей значение $K_{кл}$ (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:

$$Зсм = Зт \times 0,1$$

формула (6)

где: Зсм - затраты на смазочные материалы;

Для электробусов расходы на смазочные материалы определяются согласно данных Завода изготовителя;

3) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов принимаются как 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 3 лет), 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 3 до 7 лет) и 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 7 лет) от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута. Отсюда:

$$Зрт = Крт \times Ам \times Кр \times Ц,$$

формула (7)

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

Крт - расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов;

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 1,2);

Ц - стоимость 1 автобуса из закрепленных на маршруте, в тенге.

Для новых автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров, таковой будет являться стоимость приобретения до трех лет с момента приобретения.

Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов - среднерыночная стоимость определяемая организациями, осуществляющими оценочную деятельность. Переоценка автобусов осуществляется каждые три года с момента его выпуска заводом-изготовителем;

Для электробусов расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов определяются согласно данных Завода изготовителя;

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

$$Зш = \frac{Цш \times m \times Lоб}{ш \times Кш}$$

формула (8)

где: Зш – затраты на автошины;

Цш – закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета;

m – количество колес на автобусе (без запасного колеса);

Lоб – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута.

ш – эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км;

Кш – коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;

Коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин электробусов определяется согласно данных Завода изготовителя;

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

$$За = 0,15 \times Ам \times КР \times Ц,$$

формула (9)

где: За – затраты на амортизацию;

0,15 – норма амортизации по автотранспорту в размере 15 %;

Кр – коэффициент резерва автобусов;

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

$$Ззп = (Мр \times (ЗВ \times Nв + ЗК \times Nк) \times Ам \times К) \times 1,2$$

формула (10)

где: Ззп - затраты на зарплату;

M_p - количество месяцев обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы $M_p = 12$);

ZB и ZK - среднемесячная заработная плата водителя автобуса устанавливается на уровне среднемесячной заработной платы одного работника в регионе, где зарегистрирован перевозчик, сложившейся по данным статистики за квартал, предшествующий подаче заявки. Среднемесячная заработная плата кондуктора устанавливается на уровне 70% заработной платы водителя;

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;

1,2 - поправочный коэффициент, учитывающий начисления работникам, находящимся на больничном, отпусках, обучении;

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

$$Z_n = 0,2 (Z_t + Z_{cm} + Z_{rt} + Z_{sh} + Z_a + Z_{zp}),$$

формула (11)

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:

$$Z_i = Z_t + Z_{cm} + Z_{rt} + Z_{sh} + Z_a + Z_{zp} + Z_n + Z_{asp},$$

формула (12)

где: Z_{asp} - затраты учитывающие услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров.

Для городских маршрутов $Z_{asp} = 0$, так как перевозчики городских маршрутов не используют услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров;

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

Глава 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:

$$Q_{г.расчет} = (Q_{3мес}/3) \times 12;$$

формула (13)

где:

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

$Q_{3мес}$ - количество перевезенных пассажиров за фактически обследованные 3 месяца;

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.

Глава 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.