

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

П р и л о ж е н и е 1

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

Экономико-математическая модель

формирования тарифов на регулярные автомобильные

перевозки пассажиров и багажа 1. Порядок определения расчетного тарифа

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

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

формула (1)

где: Tr – расчетный тариф для маршрута;

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

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

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

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

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

2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов

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

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

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

формула (2)

где: $Зт$ – затраты на автомобильное топливо;

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

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

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

формула (3)

где: $Lоб$ – общий годовой пробег автобусов;

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

n – ежедневное количество кругорейсов на маршруте;

$lкр$ – протяженность кругорейса на маршруте в км;

lo – ежедневный нулевой пробег, км.

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

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

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

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

$$Цг = \frac{Цз.г \times Мзим. + Цл.г \times Млето}{12}$$

формула (4)

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

Цз.г., Цл.г. - 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:

$$Зсм = Зг \times 0,1$$

формула (5)

где: Зсм - затраты на смазочные материалы

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

Отсюда:

$$Зрт = 0,25 \times Ам \times КР \times Ц,$$

формула (6)

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

Ам – количество автобусов в день на маршруте по графику;

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

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

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

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

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

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

формула (7)

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

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

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

формула (8)

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

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

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

формула (9)

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

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

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

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

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

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

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

формула (10)

где: Z_n – затраты накладных расходов.

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

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

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

формула (11)

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

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

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

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

$$Q_{г.расчет} = Q_{мес} \times 12;$$

формула (12)

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

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

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

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

4. Материалы и информация используемая при определении расчетного тарифа

5. Исходные данные по маршруту:

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

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

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

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

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

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