

О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 167 "Об утверждении Методики определения объемов субсидирования убытков перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям"

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 июля 2016 года № 572. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 23 сентября 2016 года № 14256

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

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 167 "Об утверждении Методики определения объемов субсидирования убытков перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям" (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11541, опубликованный 27 июля 2015 года в информационно-правовой системе "Эділет") следующие изменения:

заголовок изложить в следующей редакции:

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

пункт 1 изложить в следующей редакции:

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

Методику определения объемов субсидирования убытков перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям, утвержденной указанным приказом, изложить в редакции согласно приложению к настоящему приказу.

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

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

2) направление копии настоящего приказа в печатном и электронном виде на официальное опубликование в периодические печатные издания и информационно-правовую систему "Эділет" в течение десяти календарных дней после

его государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан, а также в Республиканский центр правовой информации в течение пяти рабочих дней со дня получения зарегистрированного приказа для включения в эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

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

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) настоящего пункта.

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

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

М и н и с т р
по инвестициям и развитию Ж. Касымбек
Республики Казахстан

" С О Г Л А С О В А Н "

М и н и с т р
Р е с п у б л и к и

ф и н а н с о в
К а з а х с т а н

Б. Султанов

_____ " ____ " _____

2016 года

" С О Г Л А С О В А Н "

И с п о л н я ю щ и й
М и н и с т р а
Р е с п у б л и к и

о б я з а н н о с т и
э к о н о м и к и

К а з а х с т а н

Т. Жаксылыков

_____ " ____ " _____

2016 года

П р и л о ж е н и е
к приказу Министра по
инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 25 июля 2016 года № 572

У т в е р ж д е н а
приказом исполняющего
обязанности Министра по

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

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).

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 и л и у с л у г ;

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, у с л у г) ;

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 с о о б щ е н и я х :

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;
- 6) 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, ремонту и дезинфекции постельных принадлежностей и мягкого съемного инвентаря;
- 14) по приобретению и содержанию инвентаря и оборудования для пассажирских вагонов;
- 15) по снабжению вагонов постельным бельем, мягким и другим 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.

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

д в и ж е н и я

п о е з д о в) ;

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 ф о р м у л е :

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

г д е :

$V_{\text{ваг-км.}}$ – 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 :

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

г д е :

$V_{\text{пасс/км}}$ – 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:

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

г д е :

$V_{\text{перев}}$ – 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:

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

г д е :

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

$D_{\text{проезд}}$ – 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:

$$D_{\text{поезд}} = [(D_{i-1} \text{ проезд/кндс}) / V W_{i-1} \text{ пасс/км}] * V Q_{i \text{ пасс/км}} \text{ г д е} :$$

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

D_{i-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;

$V W_{i-1}$ пасс/км – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда за предыдущий период;

$V Q_{i \text{ пасс/км}}$ – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда на планируемый период;

кндс – коэффициент налога на добавленную стоимость (далее – НДС) согласно статье 29 Кодекса Республики Казахстан от 10 декабря 2008 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:

$$D_{\text{поезд}} = [(P_{\text{поезд}} / \text{кндс}) * V \text{ iперев} / V W \text{ iпасс/км}] * V Q \text{ iпасс/км} \text{ г д е} :$$

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

$P_{\text{поезд}}$ – средняя стоимость проезда по билетам в границах Республики Казахстан, установленная в зависимости от средней дальности перевозки пассажира в соответствующем типе вагона;

кндс – коэффициент налога на добавленную стоимость (далее – НДС) согласно статье 29 Кодекса Республики Казахстан от 10 декабря 2008 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);

$V_{перев}$ – количество перевезенных пассажиров в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда на планируемый период;

$VW_{пасс/км}$ – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда за предыдущий период;

$VQ_{пасс/км}$ – сумма пассажирооборота в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона, поезда на планируемый период.

Дебетовая сальдо по налогу на добавленную стоимость признается доходом.

Глава 5. Формирование расходов перевозчика

Параграф 1. Общие положения

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

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

г д е :

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

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

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

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

$R_{пер.пасс.}$ – 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:

$$R_{мжс} = V_{ваг-км} * R_{мжс}$$

2) с понижающим коэффициентом:

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

г д е :

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

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

$R_{мжс}$ – тариф за услуги пользования МЖС, тенге;
 $кмжс$ – временный понижающий коэффициент (далее – ВПК).

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

1-этап: Стоимость услуг по поезду
 $R_{лок} = (V_{теп.лок.час} * R_{теп.лок.час}) + (V_{элек.лок.час} * R_{элек.лок.час});$

где:
 $R_{лок}$ – расходы за услуги локомотивной тяги по поезду;
 $V_{теп.лок.час}$ – количество планируемых локомотиво-часов тепловозной тяги;
 $R_{теп.лок.час}$ – тариф за услуги тепловозной тяги, тенге;
 $V_{элек.лок.час}$ – количество планируемых локомотиво-часов электровозной тяги;
 $R_{элек.лок.час}$ – тариф за услуги электровозной тяги, тенге.

2 этап: Стоимость услуг по типам вагонов:
 $R_{лок.ваг.} = R_{лок} / VQ_{iваг-км.поезд} * VQ_{iваг-км.ваг.}$
 где:

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

$R_{лок}$ – стоимость услуг по поезду, тенге;
 $VQ_{iваг-км.поезд}$ – пробег поезда по территории Республики Казахстан на планируемый период, ваг/км;

$VQ_{iваг-км.ваг.}$ – 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:
 $R_{аренда вагона} = (N_{ваг.} * N_{сост.} * k_{резерв} * N_{дней.аренд.} * k_{парка} * R_{аренд.ваг.}) / VW_{iваг-км} * VQ_{iваг-км};$

Вагонов электросекций и дизельных поездов:
 $R_{аренда вагона} = [(N_{ваг.} + k_{резерв.}) * N_{сост.} * N_{дней.аренд.} * k_{парка} * R_{аренд.ваг.}] / VW_{iваг-км} * VQ_{iваг-км};$
 где:

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

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

$N_{сост}$ – потребное количество составов;

$k_{резерв}$ – 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);

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

кпарка – коэффициент использования арендованного пассажирского подвижного
с о с т а в а в р а з м е р е 0,7;

VQіваг-км – пробег по территории Республики Казахстан соответствующего вагона,
курсирующего в составе поезда на планируемый период, ваг/км;

VWіваг-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, установленным пунктом 37 настоящей Методики, тенге за ваг.сутки;

$$N_{с о с т} = \frac{Z_n * V_{с о с т}}{г д е} :$$

Nсост – потребное число составов;

Zn – число отправляемых за сутки поездов;

Vсост – оборот пассажирских составов, в сутках.

По времени Vсост оборота пассажирских составов и коэффициенту Zn
регулярности отправления поездов можно определить потребное число составов Nсост
для обслуживания определенного направления.

При ежедневном отправлении поездов в рейс принимаются коэффициент Zn = 1,
при отправлении поездов через день Zn = 0,5, и так далее.

Оборот пассажирского состава - это время Vсост, с момента отправления состава в
рейс из пункта формирования до момента его возвращения в пункт формирования
измеряется в полных сутках.

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

г д е :

t1t2 – время нахождения состава соответственно в пункте формирования и в пункте
о б о р о т а , ч а с ;

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

vm1vm2 – соответственно маршрутная скорость следования поезда от пункта
формирования до пункта оборота и обратно, км/ч.

Расчет расходов перевозчика, связанных с перевозкой пассажиров, включая
р а с х о д ы п е р и о д а .

$$R_{пер.пасс.} = (RW_{прямые} + RW_{накладные} + RW_{расх.периода}) * \frac{VQіваг-км}{VWіваг-км} + \frac{RQ_{прямые}}{г д е} :$$

Rпер.пасс. – расходы перевозчика, связанные с перевозкой пассажиров, включая

расходы периода в границах Республики Казахстан;

RWпрямые – 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, химическая чистка и дезинсекции постельных принадлежностей и 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;

RQпрямые – 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.

Параграф 2. Расчет основных прямых расходов производства

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

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

$RW \text{ прямые}$ – основные прямые расходы производства, затрачиваемые перевозчиком на всем пути следования;

$R_{з.п.}$ – фонд оплаты труда;

$R_{соц.отч.}$ – социальные отчисления;

$R_{рем}$ – расходы капитального/деповского ремонта на планируемый период;

$R_{ТО}$ – расходы за техническое обслуживание пассажирских вагонов, электросекций и дизельных поездов;

$R_{биотуалет}$ – расходы за ассенизаторскую очистку биотуалетов;

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

$R_{си/сангиг}$ – расходы на приобретение съемного инвентаря, средств санитарной гигиены и санитарной уборки для экипировки вагонов (поезда);

$R_{стирка/хим.чист/дезинсекция}$ – расходы на стирку, химическую чистку, дезинсекцию постельных принадлежностей и мягкого съемного инвентаря;

$R_{дезинфекция/дезинсекция/дератизация}$ – расходы на дезинфекцию, дезинсекцию и дератизацию пассажирских вагонов, электросекций и дизельных поездов;

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

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

$R_{пробегхоз}$ – расходы на пробег электросекций и дизельных поездов на хозяйственные нужды (проследование на ремонт);

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

$R_{предрейс.осмотр/проф.осмотр}$ – расходы на предрейсовый и профилактический медицинский осмотр;

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

$R_{элэнергия}$ – расходы по электроэнергии для работы электросекций;

$R_{дизтопл.поезд}$ – расходы дизельного топлива на поездную работу.

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

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:

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

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

Во втором квартале:

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

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

В третьем квартале:

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

г д е :

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

$N_{\text{ваг. 3кв}}$ – количество вагонов в составе в третьем квартале;
 $n_{\text{провод.лето}}$ – норма обслуживания вагонов проводниками в летнее время с учетом времени в междоусобной охране ;

$N_{\text{рейс 3кв}}$ – количество рейсов в третьем квартале;
 $t_{\text{провод.лето}}$ – рабочее время одного проводника за рейс в летнее время;
 $n_{\text{провод.3кв}}$ – норма рабочего времени одного проводника в третьем квартале.

В четвертом квартале :

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

г д е :

4кв $N_{\text{провод.}}$ – технологическая (явочная) численность проводников в четвертом квартале ;

$N_{\text{ваг.4кв.}}$ – количество вагонов в составе в четвертом квартале;
 $n_{\text{провод.зима}}$ – норма обслуживания вагонов проводниками в зимнее время с учетом времени в междоусобной охране ;

$N_{\text{рейс 4кв}}$ – количество рейсов в четвертом квартале;
 $t_{\text{провод.зима}}$ – рабочее время одного проводника за рейс в зимнее время;
 $n_{\text{провод.4кв}}$ – норма рабочего времени одного проводника в четвертом квартале.

Фонд оплаты труда нормативной численности проводников рассчитывается по следующей формуле :

$$R_{\text{з.п.провод.}} = (1\text{кв } N_{\text{провод.}} + 2\text{кв } N_{\text{провод.}} + 3\text{кв } N_{\text{провод.}} + 4\text{кв } N_{\text{провод.}}) / 4 * 1,1 * R_{\text{з.п.}} * N_{\text{мес.}}$$

г д е :

$R_{\text{з.п.провод.}}$ – фонд оплаты труда нормативной численности проводников;
1,1 – коэффициент замещения на период больничных листов и трудовых отпусков;
 $R_{\text{з.п.}}$ – среднеотраслевая заработная плата проводников, определяемая в порядке, установленном пунктом 41 настоящей Методики, тенге;
 $N_{\text{мес.}}$ – планируемый период перевозок пассажиров, в месяцах.

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

$$A_n = ((N_{\text{рейс 1кв}} + N_{\text{рейс 2кв}} + N_{\text{рейс 3кв}} + N_{\text{рейс 4кв}}) * (n_{\text{зима}} + n_{\text{лето}}) / 2) / (n_{\text{рт1кв}} + n_{\text{рт2кв}} + n_{\text{рт3кв}} + n_{\text{рт4кв}}) * 1,1 * R_{\text{з.п.}} * N_{\text{мес.}}$$

г д е :

A_n – фонд оплаты труда нормативной численности начальников поездов;
 $n_{\text{провод.}}$ – норма рабочего времени одного начальника поезда с учетом времени в междоусобной охране ;

Рз.п. – среднеотраслевая заработная плата начальников поездов, определяемая в порядке, установленным пунктом 41 настоящей Методики, тенге;
Nмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах.

Фонд оплаты труда начальников поездов на вагон определяется удельно от пробега
в а г о н о в в п о е з д е .

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
р а б о ч е г о в р е м е н и .

Численность машинистов электросекций и дизельных поездов рассчитывается по
ф о р м у л е :

$$N_{\text{машин.}} = (N_{\text{состав}} * N_{\text{дней.мес.}} * t_{\text{лок.}}) / n_{\text{тмашин.}}$$

г д е :

Nмашин. – численность машинистов электросекций и дизельных поездов;

Nсостав – количество составов;

Nдней.мес. – количество дней в месяце;

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

ntмашин. – среднегодовая норма рабочего времени машиниста.

15. Численность помощников машинистов (Nпом.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:

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

г д е :

Рз.п.лок.бригад – фонд оплаты труда нормативной численности локомотивных
б р и г а д ;

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;

Nмес. – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах.

16. Социальные отчисления рассчитываются путем применения социального налога , предусмотренного на соответствующий период пунктом 1 статьи 55 Кодекса Республики Казахстан от 10 декабря 2008 года "О налогах и других обязательных платежах в бюджет" (Налоговый кодекс), к фонду оплаты труда (Rсоц.отч.).

17. Капитальный и деповской ремонт собственного подвижного состава.

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

П а с с а ж и р с к и х в а г о н о в :

$$R_{\text{рем}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост.}} * k_{\text{резерв.}} * k_{\text{парка}} * n_{\text{рем}} * N_{\text{мес.}} * R_{\text{рем.}},$$

Вагонов электросекций и дизельных поездов:

$$R_{\text{рем}} = (N_{\text{ваг.}} + k_{\text{резерв.}}) * N_{\text{сост.}} * k_{\text{парка}} * n_{\text{рем}} * N_{\text{мес.}} * R_{\text{рем.}},$$

г д е :

$R_{\text{рем}}$ – расходы капитального/деповского ремонта на планируемый период;
 $k_{\text{парка}}$ – коэффициент использования собственного пассажирского подвижного
с о с т а в а в р а з м е р е 0,3 ;
 $n_{\text{рем}}$ – коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый
п е р и о д ;

$k_{\text{резерв.}}$ – 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;

$R_{\text{рем}}$ – тариф за один вагон соответствующего вида ремонта, определяемый в
порядке, установленным пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

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

$$n_{\text{рем}} = N_{\text{трeмoнт}} / t_{\text{экспл.}}$$

г д е :

$n_{\text{рем}}$ – коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый
п е р и о д ;

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

$t_{\text{экспл.}}$ – полезный срок службы вагона, мес.

18. Техническое обслуживание пассажирских вагонов в соответствующих объемах (д а л е е – Т О) .

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,
в а г о н о - с у т к и .

Потребность ТО-2 рассчитывается по следующей формуле:

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

Потребность ТО-3 рассчитывается по следующей формуле:

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

Потребность ТО-1 рассчитывается по следующей формуле:

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

Потребность технического обслуживания вагонов Тулпар-Тальго рассчитывается по
с л е д у ю щ е й ф о р м у л е :

$$RTO_{\text{тальго}} = (N_{\text{ваг.}} * k_{\text{резерв.}} * N_{\text{состав}} * R_{\text{то тальго}}) / 12 * N_{\text{мес.}}$$

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

где:
 RTO_2 – расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-2;
 RTO_3 – расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-3;
 RTO_1 – расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-1;
 $RTO_{\text{тальго}}$ – расходы за техническое обслуживание вагонов Тулпар-Тальго;

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

$N_{\text{состав}}$ – 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;

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

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

$R_{\text{то-1/то-2/то-3}}$ – тариф на соответствующий вид технического обслуживания, определяемый в порядке, установленным пунктом 37 настоящей Методики, тенге;

$R_{\text{то тальго}}$ – тариф за техническое обслуживание вагонов Тулпар-Тальго, определяемый в порядке, установленным 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:
 $RTO_8 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VKP1) * R_{\text{то-8}}$

Потребность ТО-7 рассчитывается по формуле:
 $RTO_7 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VTO_8) * R_{\text{то-7}}$

Потребность ТО-6 рассчитывается по формуле:
 $RTO_6 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VTO_7) * R_{\text{то-6}}$

Потребность ТО-3 рассчитывается по формуле:
 $RTO_3 = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{пваг-км.}} - VTO_6) * R_{\text{то-3}}$

Потребность ТО-2 рассчитывается по формуле:
 $RTO_2 = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост.}} * 20,3 * N_{\text{мес.}} * R_{\text{то-2}}$

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:

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

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

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

*
Р п р . б е з о п .
г д е :

В RTO8 – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов
о б ъ е м а х Т О - 8 ;

В RTO7 – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов
о б ъ е м а х Т О - 7 ;

В RTO6 – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов
о б ъ е м а х Т О - 6 ;

В RTO3 – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов
о б ъ е м а х Т О - 3 ;

В RTO2 – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов
о б ъ е м а х Т О - 2 ;

RBKO-OKO – расходы за весенне-осенний комиссионный осмотр вагонов
электросекций и дизельных поездов;

Rпр.безоп – расходы за техническое обслуживание и ремонт приборов безопасности
электросекций и дизельных поездов;

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

Vваг-км. – общий планируемый пробег;

Vнваг-км. – нормативный межремонтный пробег по соответствующему виду
р е м о н т а ;

Nваггол. – количество головных вагонов равное 2 в составе электросекций и
д и з е л ь н ы х п о е з д о в ;

Рто-2/то-3/то-6/то-7/то-8/ВКО/ОКО/пр.безоп – тариф на соответствующий вид
технического обслуживания, определяемый в порядке, установленным пунктом 37
н а с т о я щ е й М е т о д и к и , т е н г е .

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.

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

г д е :

Rбиотуалет – расходы на ассенизаторскую очистку биотуалетов;

Nбак – количество баков в вагоне согласно конструкции вагона;

Nстанц – количество станций, где производится ассенизаторская очистка

биотуалетов

за

рейс;

Рбиотуалет – 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.

П а с с а ж и р с к и х в а г о н о в :

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

Вагонов электросекций и дизельных поездов:

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

г д е :

$R_{\text{износ вагона}}$ – 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:

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

г д е :

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

$n_{\text{си}}$ – нормы экипировки вагонов мягким съёмным инвентарем, съёмным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой 1 вагона (поезда) согласно приложению 1 к настоящей Методике, нормы экипировки вагонов производства вагонов "Тальго" мягким съёмным инвентарем, съёмным, 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;

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

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

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

г д е :

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

nсангиг – 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, химическая чистка и дезинсекции постельных принадлежностей и мягкого съемного инвентаря производится путем расчета планируемого объема расходов на стирку, химическую чистку, дезинсекцию постельных принадлежностей и мягкого съемного инвентаря по следующей формуле:

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

г д е :

Rстирка/хим.чист/дезинсекция – расходы на стирку, химическую чистку, дезинсекцию постельных принадлежностей и 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.

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

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

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

г д е :

Рдезинфекция – расходы на дезинфекцию подвижного состава;
 Рдератизация/дератизация – расходы на дезинсекцию/дератизацию подвижного
 с о с т а в а ;

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 – $64,8 \text{ м}^2$;
 поработок – 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.

$$R_{\text{зарядогн}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{сост}} * \text{погн} * \text{пзаряд} / 12 * N_{\text{мес.}} * R_{\text{зарядогн}} \quad \text{г д е} :$$

$R_{\text{зарядогн}}$ – 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
 - 1 0 и О У - 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, установленным 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:

$$R_{\text{пробег}} = N_{\text{отпр.ваг.}} * 2S * R_{\text{пробег}} \quad \text{г д е} :$$

$R_{\text{пробег}}$ – 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:

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

г д е :

$R_{\text{пробегхоз}}$ – 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:

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

г д е :

$R_{\text{формодежд}}$ – 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;

$R_{\text{формодежд}}$ – 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:

$$R_{\text{предрейс.осмотр}} = (N_{\text{провод.}} + N_{\text{нач.поезд}} + N_{\text{машин.}} + N_{\text{пом.машин.}}) * N_{\text{рейс}} * R_{\text{предрейсосмотр}} : \text{г д е} :$$

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

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

$$R_{\text{проф.осмотр}} = (N_{\text{провод.}} + N_{\text{нач.поезд}} + N_{\text{машин.}} + N_{\text{пом.машин.}}) * 0,166 * N_{\text{мес.}} * R_{\text{проф.осмотр}} : \text{г д е} :$$

$R_{\text{проф.осмотр}}$ – 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 :

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

$R_{\text{страх.работн}}$ – 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 :

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

$R_{\text{страх.пасс}}$ – 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:

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

$R_{\text{элэнергия}}$ – расходы по электроэнергии для работы электросекций;

$n_{\text{электр.энер}}$ – норма расхода электроэнергии на тн.км-брутто с учетом потерь в контактной сети за рейс, кВт.ч;

$R_{\text{электр.энерг}}$ – 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:

$$n_{\text{электр.энер}} = \frac{e_o}{K}$$

μ

$$K = \frac{K_i}{K}$$

τ

$$+ \frac{Z}{\tau} \quad ($$

Δ

$$e_m) + e_{\text{сл}} \left(\frac{K_v}{\tau} + \frac{\Theta_{\text{с}}}{\tau} K'_{\text{в}} \right)$$

$n_{\text{электр.энер.}}$ – норма расхода электроэнергии, кВт.ч;

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

$$K_i = \frac{1}{a_i \varepsilon}$$

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;

$e_{\text{сл}}$ – затраты электроэнергии на вспомогательные машины;

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

$K'_{\text{в}}$ – 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);

$$Z' = \frac{100 \times Z}{L};$$

Z – число стоянок.

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

Расходы дизельного топлива на поездную работу рассчитываются по следующей

формуле:

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

где:

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

$P_{\text{дизтопл}}$ – тариф на приобретение дизельного топлива, определяемый в порядке, установленном 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:

$$n_{\text{дизтопл}} = \frac{n_o}{K}$$

μ

$$K_i = K$$

τ

$$+ Z' ($$

Δ

$$n_T) + K_x n_x + \Theta_c \frac{K' x}{g d e} n_x$$

где:

$n_{\text{дизтопл}}$ – 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 $t_{ст}$ – общее время стоянок по графику поездов;
 t_o – общее время хода поезда;

δ
 x – определяют опытным путем по поездкам;
 Θ_c – коэффициент стояночного времени равен $y \cdot t_{ст}/t_o$;

Δ
 n_T – затраты топлива на восстановление кинетической энергии, потерянной при торможении (кг/10 тыс.ткм брутто);
 $Z' = 100 \cdot x \cdot z / L$;
 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:

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

г д е :

$RQ_{\text{прямые}}$ – 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:

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

$R_{\text{справвагон}}$ – 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:

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

$R_{\text{доступ}}$ – 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:

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

$V_{\text{рем}}$ – 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:

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

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

В пути следования:

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

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;

$Р_{\text{экип.топлив}}$ – тариф за услуги по экипировке твердым топливом по соответствующему виду (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки и соответствующей станции, определяемый в порядке, установленным 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:

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

где:

$Р_{\text{экип.дизтоппоезд}}$ – 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;

$Р_{\text{экип.дизтоппоезд}}$ – 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:

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

где:

Рдизтопвагон – 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:

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

г д е :

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 4,87 %.

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 4 Закона Республики Казахстан от 25 апреля 2003 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 .

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, я в л я ю т с я :

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 статистической информации и статистической методологии, размещенной на интернет-ресурсах органов государственной статистики согласно статье 26 Закона Республики Казахстан от 19 марта 2010 года "О государственной статистике".

42. Поправочные коэффициенты к заработным платам проводников, начальников поездов, машинистов и помощников машинистов устанавливаются на основании

коллективных договоров и отраслевых соглашений, заключаемых в соответствии с пунктом 1 статьи 28 Трудового кодекса Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года.

Глава 7. Определение возмещаемых расходов

43. Объем субсидирования рассчитывается путем разницы доходов и расходов, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, предусмотренных настоящей Методикой.

44. В случае непокрытия расходов перевозчика, с учетом выделенных субсидий, объем субсидирования рассчитывается путем разницы доходов и расходов с учетом временного понижающего коэффициента к тарифам на услуги МЖС в соответствии с рекомендациями бюджетной комиссии соответствующего уровня бюджета на соответствующий период.

45. Направления расходования объема субсидирования определяются Правилами долгосрочного субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, утверждаемыми согласно подпункту 34-19) пункта 2 статьи 14 Закона.

Приложение 1
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Нормы экипировки вагонов мягким съёмным инвентарем, съёмным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой

[illegible]

Мягко-съемный инвентарь	Одеяло пикейное	ш т	1 8	3 8	5 6	2	3 8	6 2	2
	Одеяло шерстяное	ш т	2 4	3 8	5 6	2	3 8	6 2	2
	Чехол матрацный	ш т	6	3 8	5 6	2	3 8	6 2	2
	Мешок для чистого белья	ш т	6	1 5	2 2	0	1 5	2 4	0
	Мешок для грязного белья	ш т	6	1 5	2 2	0	1 5	2 4	0
	Наперник	ш т	6	3 8	5 6	2	3 8	6 2	2
	Шторы оконные	пара	1 0	2 1	0	2	2 1	0	2
	Занавески солнечные	ш т	6	4 6	4 6	4 6	4 6	4 6	4 6
	Простыня	ш т	6	296	4 4 0	0	296	4 8 8	0
	Наволочка	ш т	6	148	2 2 0	0	148	2 4 4	0
	Полотенце махровое	ш т	6	148	2 2 0	0	148	2 4 4	0
	Комплект постельного белья		6	148	2 2 0	2	148	2 4 4	2
	Салфетка для столика	ш т	6	1 8	0	0	1 8	0	0
	Покрытие для ковровых дорожек	ш т	6	4	0	0	4	0	0
	Ковровая дорожка	ш т	2 4	1	0	0	1	0	0
Коврик купейный	ш т	8	9	0	0	9	0	0	
	Гардина на шторы оконные	ш т	2 4	2 1	0	0	2 1	0	0
	Прутики для занавесок	ш т	2 4	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3	2 3
	Маршрутная доска	ш т	1 2	2	2	2	2	2	2
	Логотип на вагон	ш т	3 6	2	2	2	2	2	2

Съемное оборудование	Порядковый номер вагона	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Топор*	шт	3 6	2			2		
	Л о м	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	Кочерга для топки	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	Совок для топки	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	Кочерга для титана	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	Совок для титана	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	С е й ф	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	Держатель для туалетной бумаги	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Диспенсер для бумажного полотенца	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Диспенсер для жидкого мыла	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Рамка наглядной информации	шт	2 4	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0
	Ящик для жалоб и предложений	комп	3 6	1	1	1	1	1	1
	Огнетушитель	шт	3 6	3	3	3	3	3	3
	Пылесос	шт	3 6	1	0	0	1	0	0
	Пепельница	шт	3 6	2	2	2	2	2	2
	Мусорный ящик	шт	3 6	1	2	2	1	2	2
	Вешалка	шт	2 4	3 6	0	0	3 6	0	0
	Ведро хозяйственное	шт	2 4	4	4	4	4	4	4
	Ершик с бочком	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Ш в а б р а	шт	1 2	1	1	1	1	1	1

Съемный инвентарь	Емкость для дезинфицирующих и моющих средств	шт	2 4	2	2	2	2	2	2
	Щетка с совком	шт	6	1	1	1	1	1	1
	Папка для билетов	шт	2 4	1	1	1	1	1	1
Посуда	Чайник для кипятка	шт	3 6	1	1	1	1	1	1
	Чайник для заварки	шт	2 4	9	6	2	9	6	2
	Разнос для посуды	шт	2 4	1	1	0	1	1	0
	Стакан с подстаканником	шт	2 4	3 6	20	1 0	3 6	20	1 0
	Тарелка	шт	2 4	2 0	20	0	2 0	20	0
	Нож кухонный	шт	2 4	2	2	1	2	2	1
	Вилка столовая	шт	2 4	2 0	20	0	2 0	20	0
	Ложка чайная	шт	2 4	3 6	20	1 0	3 6	20	1 0
	Открывалка универсальная	шт	2 4	2	2	1	2	2	1
	Таз для мытья посуды	шт	2 4	1	1	1	1	1	1
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной	шт	3 6	3	3	3	3	3	3
	Флажки	шт	2 4	1	1	1	1	1	1
	Петарда*	шт	3 6	1 2			1 2		
Медицинские принадлежности	Носилки*	шт	3 6	1			1		
	Аптечка аварийная	шт	1 2	1	1	1	1	1	1
	Аптечка текущая	шт	1 2	1	1	1	1	1	1
	Противопедикулезная укладка*	шт	1 2	1			1		
	Укладка Ф-30*	шт	1 2	1			1		

	Термометр комнатный	шт	1 2	1	1	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания *	шт	2 4	1			1		
Спец. Одежда	Передник	шт	3 6	2	2	2	2	2	2
	Халат	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Перчатки резиновые	шт	1	2	2	2	2	2	2
	Рукавицы брезентовые	шт	1 2	2	2	2	2	2	2
	Рукавицы комбинированные	шт	1 2	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

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

Вид инвентаря	Наименование	Измеритель	Срок эксплуатации, месяцев	Нормы экипировки вагонов производства Тальго			
				Гранд	Бизнес	Турист	Общий
	Матрац ватный	шт	2 4	1 0	1 2	2 0	0
	Подушка	шт	1 2	1 0	1 2	2 0	0
	Одеяло пикейное	шт	1 8	1 0	1 2	2 0	0

Мягко-съемный инвентарь	Одеяло шерстяное	ш т	2 4	1 0	1 2	2 0	0
	Чехол матрацный	ш т	6	2 0	2 4	4 0	0
	Мешок для чистого белья	ш т	6	4	4,8	8	0
	Мешок для грязного белья	ш т	6	4	4,8	8	0
	Наперник	ш т	6	1 5	1 8	3 0	37,5
	Шторы оконные	пара	1 2	5	6	5	8
	Простыня	ш т	1 2	4 0	4 8	8 0	0
	Пододеяльник	ш т	1 2	4 0	4 8	8 0	0
	Наволочка	ш т	1 2	4 0	4 8	8 0	0
	Полотенце махровое	ш т	6	4 0	4 8	8 0	0
	Полотенце Банное	ш т	6	3 0	0	0	0
	Покрывало		1 2	1 0	1 2	2 0	0
	Покрытие для ковровых дорожек	ш т	1 2	3	3	3	3
	Ковровая дорожка	ш т	3 6	1	1	1	1
	Коврик купейный	ш т	3 6	6	7	7	8
	Шторы для душевых	ш т	6	5	0	0	0
	Маршрутная доска	ш т	3 0	2	2	2	2
	Логотип на вагон	ш т	3 6	2	2	2	2
	Порядковый номер вагона	ш т	3 6	2	2	2	2
	Огнетушитель	ш т	3 6	1	1	1	1
	Пылесос	ш т	7 2	0,5	0,5	0,5	0,5
	Ремень безопасности	ш т	3 6	5	6	1 0	12,5
	Вешалка	ш т	2 4	2 0	2 4	2 0	0

Съемный инвентарь	Ведро хозяйственное	шт	2 4	3	3	3	3
	Ершик с бочком	шт	1 2	5	1	1	1
	Швабра	шт	1 2				
	Емкость для дезинфицирующих и моющих средств	шт	2 4	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	2 4	1	1	1	1
Посуда	Разнос для посуды	шт	2 4	1	1	1	1
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной	шт	3 6	3	3	3	3
	Флажки	шт	2 4	1	1	1	1
	Петарда	шт	2 4	6	6	6	6
Медицинские принадлежности	Носилки	шт	3 6	1	1	1	1
	Аптечка аварийная	шт	1 2	1	1	1	1
	Аптечка текущая	шт	1 2	1	1	1	1
	Противопедикулезная укладка	шт	1 2	1	1	1	1
	Укладка Ф-30	шт	1 2	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания	шт	2 4	1	1	1	1
Спец. Одежда	Передник	шт	3 6				
	Халат	шт	1 2	2	2	2	2
	Перчатки резиновые	шт	1	2	2	2	2

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

Вид инвентаря	Наименование	Ед. изм.	Срок эксплуатации, месяц	Норма экипировки вагонов электропоезда повышенной комфортности			Норма экипировки вагонов электропоезда	Норма экипировки вагонов дизель поезда
				1 класс	2 класс	3 класс		
Мягко-съемный инвентарь	Занавески солнечные	шт	1 2	4 0	4 0	4 0		4 0
	Занавески для кабины машиниста лобовые	шт	1 2	по 2 на головной вагон				
	Занавески для кабины машиниста боковые	шт	1 2	4 на головной вагон				
	Подголовник	шт	1 2	1 на место	1 на место	1 на место		
	Покрытие для ковровых дорожек	шт	1 2	4	4	4		
	Ковролан	м	3 6	19,2 м (по длине вагона)				
	Гардина на шторы оконные	шт	2 4	2 0	2 0	2 0		
	Логотип на вагон	шт	3 6	4 на электропоезда				
	Порядковый номер вагона	шт	3 6	2	2	2		
	Топор	шт	3 6	2 на состав				

Съемное оборудование	Л о м	шт	3 6	2 на состав				
	Держатель для туалетной бумаги	шт	3 6	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Держатель для бумажного полотенца	шт	3 6	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Дозатор для жидкого мыла	шт	3 6	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Рамка наглядной информации	шт	2 4	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0
	Ящик для жалоб и предложений	комп	3 6	1	1	1	1	1
	Огнетушитель	шт	3 6	16 (по 8 в головных вагонах)				
	Пылесос	шт	3 6	1	1	1		
	Мусорный ящик	шт	3 6	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Грязезащитное покрытие сотовое	М2	2 4	10 м2 (по площади тамбура)				
Съемный инвентарь	В е д р о хозяйственное	шт	2 4	5 на состав				
	Ершик с бочком	шт	2	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Ш в а б р а	шт	1 2	1 на 2 вагона				
	Емкость для дезинфицирующих и моющих средств	шт	2 4	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	3 6	1 на 2 вагона				
	Ф л а ж к и	шт	2 4	1 на 2 вагона				
	Петарда	шт	3 6	6 на хвостовой вагон				

Медицинские принадлежности	Носилки	шт	3 6	1 на состав				
	Аптечка аварийная	шт	1 2	1 на 2 вагона				
	Аптечка текущая	шт	1 2	1	1	1	1	1
	Укладка Ф-30	шт	1 2	1 на состав				
	Термометр комнатный	шт	1 2	1	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания	шт	2 4	1 на состав				
Спец. Одежда	Халат	шт	1 2	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	1 2	1 на проводника, машиниста, помощника машиниста				
	Куртка утепленная	шт	3 0	1 на проводника, проводника парка отстоя				
	Полушубок	шт	6 0	1 на проводника парка отстоя				
	Костюм х/б	кмп	1 2	1 на машиниста, помощника машиниста				
	Ботинки кожаные	пара	1 2	1 на машиниста, помощника машиниста, проводника парка отстоя				
	Костюм Гудок	кмп	3 6	1 на машиниста, помощника машиниста				
	Жилет сигнальный	шт	1 2	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

В и д инвентаря	Наименование	Измеритель	С р о к эксплуатации , сутки	Норма экипировки на один вагон (поезд)						Нормы экипир производства	
				Купе	Плацкарт	Общий	Вагоны производства К Н Р				
							Купе	Плацкарт	Общий	Гранд	Бизнес
	П л о м б а пластмассовая	ш т	1 0 пассажиров	0,10	0 , 1 0	0,10	0,10	0 , 1 0	0,10	0,10	0 , 1 0
Средства санитарной гигиены	Бумажное полотенце	р у л	1	-	-	-	-	-	-	5,00	4,00
	Бумага туалетная	р у л	1	4,00	6 , 0 0	6,00	4,00	6 , 0 0	6,00	10,00	4,00
	Мыло туалетное (жидкое)	л и т р	1	0,20	0 , 2 0	0,30	0,20	0 , 2 0	0,30	0,30	0 , 2 0
	Ш а м п у н ь	ш т	1	-	-	-	-	-	-	10,00	0,00
	Пакеты для мусора	ш т	1	4,00	6 , 0 0	6,00	4,00	6 , 0 0	6,00	18,00	24,00
	Дезинфицирующие средства	л и т р	1	0,30	0 , 3 0	0,30	0,30	0 , 3 0	0,30	0,20	0 , 2 0
	Освежитель воздуха	ш т	1	0,07	0 , 0 7	0,07	0,07	0 , 0 7	0,07	0,33	0,07
Средства для уборки	Моющее средство для посуды	л и т р	1	0,07	0 , 1 0	0,07	0,07	0 , 1 0	0,07	-	-
	Моющее средство для уборки вагона	л и т р	1	0,10	0 , 1 0	0,10	0,10	0 , 1 0	0,10	0,10	0 , 1 0
	Чистящее средство для санфаянса	л и т р	1	0,10	0 , 1 0	0,10	0,10	0 , 1 0	0,10	-	-
	Моющее средство для стекол	л и т р	1	1,00	1 , 0 0	1,00	1,00	1 , 0 0	1,00	0,10	0 , 1 0
	Салфетка для мытья посуды	ш т	1	1,00	1 , 0 0	1,00	1,00	1 , 0 0	1,00	-	-

Пробки для пола	шт	1	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	-	-	.
ветошь для уборки	шт	1	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,20	0,20	0

Приложение 5
к Методике определения
объемов долгосрочного
субсидирования расходов
перевозчиков, осуществляющих
перевозки пассажиров по
социально значимым
сообщениям

Нормы экипировки электро-дизель средствами санитарной гигиены, уборки вагонов

В и д инвентаря	Наименование	Ед. изм.	С р о к эксплуатации , сутки	Норма экипировки вагонов электропоезда повышенной комфортности			Н о р м а экипировки вагонов электро-поезда	Норма экипировки вагонов дизель поезда
				1 класс	2 класс	3 класс		
Средства санитарной гигиены	Бумажное полотенце	рул	1	4	4	4	4	4
	Бумага туалетная	рул	1	6	6	6	6	6
	Мыло туалетное (жидкое)	гр	1	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
	Мыло туалетное	гр	1	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025
	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
	Моющее средство для уборки вагона	гр	1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

Средства для уборки	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

Нормы расходов на стирку, химическую чистку, дезинсекцию постельных принадлежностей и мягкого съемного инвентаря

Рстирка /хим.чист/ дезинсекия - Вид о б р о б о т к и	Наименование	тмси - вес, к г	побработки – норма обработки
Камерная обработка	Матрац ватный	4,82	2 раза в год
	П о д у ш к а	1,80	2 раза в год
	Одеяло шерстяное	1,87	4 раза в год
Химическая отчистка	Одеяло пикейное	1,03	1 раз в месяц
	Ковровая дорожка	23,63	2 раза в год
	Коврик купейный	2,36	2 раза в год
	Чехол матрацный		1 раз в месяц
	Мешок для чистого белья	0,35	1 раз в неделю
	Мешок для грязного белья	0,39	1 раз в неделю
	Наперник	0,11	1 раз в месяц
	Шторы оконные	0,19	каждый рейс

С т и р к а	Занавески солнечные	0,04	каждый	рейс
	Простыня	0,45	за каждый	рейс
	Пододеяльник	0,58	за каждый	рейс
	Наволочка	0,11	за каждый	рейс
	Полотенце махровое	0,22	за 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

Т и п п о е з д а	Тариф, без тенге/ учета ваг-км. Н Д С
с к о р ы е	8 8 , 5 0
п а с с а ж и р с к и е	7 5 , 5 0
г р у з о - п а с с а ж и р с к и е	5 8 , 5 9
по участку Шар-Ново-Устькаменогорск	
с к о р ы е	1 3 9 , 6 4
п а с с а ж и р с к и е	1 2 6 , 6 5
г р у з о - п а с с а ж и р с к и е	1 0 9 , 7 4

