

**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 долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям"**

Приказ Министра транспорта Республики Казахстан от 24 апреля 2026 года № 93. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 28 апреля 2026 года № 38562

**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 долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11541) следующие изменения:

преамбулу изложить в следующей редакции:

"В соответствии с подпунктом 34-23) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" **ПРИКАЗЫВАЮ:**";

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

2. Комитету железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства транспорта Республики Казахстан после его официального опубликования.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра транспорта Республики Казахстан.

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

*Министр транспорта  
Республики Казахстан*

*Н. Сауранбаев*

**"СОГЛАСОВАНО"**

Агентство по защите

и развитию конкуренции

Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство финансов

Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство национальной экономики

Республики Казахстан

Приложение к приказу  
Министр транспорта  
Республики Казахстан  
от 24 апреля 2026 года № 93  
Утверждена  
приказом исполняющего  
обязанности Министра  
по инвестициям и развитию  
Республики Казахстан  
от 24 февраля 2015 года № 167

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

### **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 "О железнодорожном транспорте" (далее – Закон).

2. Определение объемов субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, проходящих по участкам железных дорог Республики Казахстан, расположенным на территории Российской Федерации, и участкам железных дорог Российской Федерации, расположенным на территории Республики Казахстан осуществляется в соответствии с методикой определения объемов субсидирования расходов перевозчиков, связанных с осуществлением железнодорожных пассажирских перевозок, утверждаемой в соответствии с Соглашением между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года.

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

1) стратегическая и социальная значимость пассажирских железнодорожных перевозок;

2) повышение эффективности пассажирских перевозок, экономическая целесообразность обслуживания маршрутов для перевозчика;

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

4) обеспечение равных экономических условий участникам перевозочного процесса при организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

5) выделяемые субсидии из средств государственного бюджета, учитывается для покрытия потери перевозчиков от регулирования цен (тарифов) и обеспечение доступности пассажирского железнодорожного транспорта для населения.

4. В целях применения настоящей Методики используются следующие понятия:

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

2) пробег вагона (вагонооборот) – 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) расходы периода – расходы, в том числе накладные расходы определенные как постоянные расходы и не связанные с конкретными видами реализованной продукции или услуг;

6) капитальный и деповской ремонт, техническое обслуживание и отцепочный ремонт – виды ремонта и обслуживания подвижного состава, проводимые в соответствии с Правилами технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава, утвержденными приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 27 июня 2019 года № 444 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 18952.);

7) налог на добавленную стоимость (далее – НДС) ставка налога на добавленную стоимость в соответствии с Налоговым кодексом Республики Казахстан (далее – Налоговый кодекс);

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

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

10) производственные факторы – факторы, учитывающие технологические особенности перевозки пассажиров (тип подвижной единицы, скорость и т.д.);

11) рентабельность (норма прибыли) – показатель прибыли с одного тенге расходов, определяемых на уровне базовой процентной ставки, установленной Национальным банком Республики Казахстан на дату формирования бюджетной заявки, выраженная в виде коэффициента нормы прибыли  $((\text{процентная ставка} + 100) / 100)$ ;

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) временный понижающий коэффициент – коэффициент, определенный в соответствии с приоритетностью, указанный в пункте 45 Параграфа 5 Главы 2 настоящей Методики при формировании бюджетной заявки и конкурсной документации и последующим утвержденный государственным органом, осуществляющим руководство в соответствующих сферах естественных монополий в соответствии с Правилами формирования тарифов, утвержденными приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 19 ноября 2019 года № 90 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 19617);

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

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

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

17) расходные измерители – укрупненные единицы измерения для количественной оценки работы в перевозочном процессе.

5. Настоящая Методика включает:

1) расчет объемов эксплуатационных показателей пассажирского поезда;

2) расчет доходов от перевозки пассажиров по социально значимому сообщению;

3) расчет расходов перевозчика по социально значимому сообщению, включенные в полную себестоимость;

4) определение объема субсидирования для покрытия потери перевозчиков от регулирования цен (тарифов) на перевозки пассажиров по социально значимому сообщению.

6. Методика:

1) применяются уполномоченным органом в сфере железнодорожного транспорта (далее – уполномоченный орган) и местными исполнительными органами для:

определения необходимого объема субсидий по каждому поезду, курсирующему по социально значимому сообщению;

предоставления обоснования расчетов при предоставлении бюджетной заявки на планируемый период в рамках бюджетных программ по долгосрочному субсидированию перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

распределения объема требуемых субсидий, определенных в соответствии с данной Методикой между поездами (прицепными вагонами), курсирующими по социально значимым сообщениям в случае их не полного выделения из республиканского и местных бюджетов;

2) не является основанием для определения объемов расходов по элементам затрат, цен на товары и услуги (работы), размера заработных плат по факту деятельности перевозчика при организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

3) не является основанием для расчетов по увеличению (снижению) выделенных субсидий по факту деятельности перевозчика или объему работ при организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, кроме случаев уточнения бюджета соответствующего уровня в соответствии с законодательством Республики Казахстан;

4) не исключает получение прибыли по факту деятельности перевозчика от организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

5) не определяет направления расходования субсидий по факту деятельности перевозчика при организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям.

## **Глава 2. Методика определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям**

### **Параграф 1. Определение объема эксплуатационных показателей**

7. Объем услуг по осуществлению пассажирских перевозок характеризуется показателями: перевезено пассажиров, пассажирооборот, пробег вагонов по магистральным железнодорожным путям. Расчет показателей производится в разрезе типов вагонов.

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

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

где:

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

$2S$  – расстояние маршрута курсирования пассажирского поезда на всем пути следования и в границах Республики Казахстан, которая определяется расписанием движения поездов туда и обратно, км.;

$N_{\text{ваг.ср}}$  – количество вагонов в составе, определяемое конкурсной документацией согласно Правилам 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) (далее – Правила проведения конкурса) с учетом изменений по согласованию между организатором проведения тендера и перевозчиком в соответствии с Договором на долгосрочное субсидирование расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям (далее – Договор субсидирования), вагон;

$N_{\text{рейс}}$  – количество дней курсирования поезда (рейсов с учетом периодичности курсирования поезда) в планируемом периоде определяемая конкурсной документацией согласно Правилам проведения конкурса с учетом изменений по согласованию между организатором проведения тендера и перевозчиком в соответствии с Договором субсидирования, дней.

9. Прогнозируемый пассажирооборот определяется по формуле:

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

где:

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

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

$p$  – средняя населенность по предыдущему году.

Средняя населенность на планируемый период устанавливается исходя из фактической средней населенности по прошлому периоду.

В случае назначения нового поезда, для определения планируемого пассажирооборота населенность вагона устанавливается исходя 50 % наполняемости вагона пассажирского поезда на всем пути следования в межобластном сообщении и 35 % в межрайонном (междугородном внутриобластном) и пригородном сообщениях.

10. Показатель "перевезено пассажиров" определяется по следующей формуле:

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

где:

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

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

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

При назначении нового поезда средняя дальность перевозки пассажира в соответствующем типе вагона определяется как половина расстояния маршрута курсирования вновь назначаемого пассажирского поезда в границах Республики Казахстан.

Фактическими данными (населенность, пассажирооборот, средняя дальность) по прошлому периоду, используемыми при расчете планируемого пассажирооборота и показателя "перевезено пассажиров", являются данные документа Национального оператора инфраструктуры, в случае продаж проездных документов (билетов) вне автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками, документ организации, предоставляющий услугу по продаже проездных документов (билетов) перевозчику.

11. Общее количество вагонов требуемых для организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям определяется по типам вагонов и по следующей формуле:

$$N_{\text{колич.}} = N_{\text{ваг.потреб.}} * N_{\text{сост}} * k_{\text{резерв}}$$

где:

$N_{\text{колич.}}$  – общее количество вагонов требуемых для организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

$N_{\text{ваг.потреб.}}$  – наибольшее потребное количество вагонов в составе за планируемый период курсирования поезда для выполнения условий вагонооборота, указанных в Договоре субсидирования с учетом сезонности перевозок по месяцам или условий конкурсной документации, согласно Правилам проведения конкурса;

$N_{\text{сост}}$  – потребное количество составов, достаточное для выполнения количества дней курсирования (периодичности) согласно утвержденному графику движения поездов;

$k_{\text{резерв}}$  – коэффициент обязательного резерва вагонов: по пассажирским вагонам равный 1,07 (7 % от общего количества вагонов в обороте), но не менее 1 вагона каждого типа с округлением вверх до целого числа, по электросекциям и дизельным поездам равное 3 вагонам (головной, моторный и прицепной).

## **Параграф 2. Формирование доходов перевозчика**

12. Доходы от перевозок пассажиров по социально значимому сообщению зависят от типа вагонов, категории поезда, вида сообщения, дальности поездки, объемов перевезенных пассажиров и пассажирооборота.

Определение дохода от перевозки пассажиров на планируемый период осуществляется в 2 этапа:

На первом этапе расчет дохода от перевозки пассажиров на планируемый период по существующему маршруту и типам вагонов в соответствии планируемыми эксплуатационными показателями определяется по формуле:

$$D_{\text{эк.поезд}} = [((D_{i-1 \text{ поезд}} - D_{i \text{-постель}}) / K_{\text{НДС}}) / V W_{i-1 \text{ пасс/км}}] * V Q_{i \text{ пасс/км}}$$

где:

$D_{\text{эк.поезд}}$  – сумма доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона с учетом планируемых эксплуатационных показателей на планируемый период;

$D_{i-1 \text{ поезд}}$  – сумма доходных поступлений по билетам в границах Республики Казахстан и по плацкартам на всем пути следования соответствующего типа вагона, поезда по данным автоматизированных систем управления за предыдущий период, через которые осуществлялись продажи проездных документов (билетов) и резервирования мест;

$D_{i \text{ постель}}$  – сумма доходных поступлений от продажи постельных принадлежностей в пути следования, по данным автоматизированных систем управления за предыдущий период, через которые осуществлялись продажи проездных документов (билетов) и резервирования мест;

$K_{\text{НДС}}$  – коэффициент НДС;

$V W_{i-1 \text{ пасс/км}}$  – 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.

На втором этапе расчет дохода от перевозки пассажиров на планируемый период с учетом повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям по существующему маршруту и типам вагонов определяется по формуле:

$$D_{\text{поезд}} = D_{\text{эк.поезд}} * K_{\text{тариф}}$$

где:

$D_{\text{поезд}}$  – сумма доходов от перевозки пассажиров по поезду соответствующего типа вагона с учетом повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям;

$K_{\text{тариф}}$  – коэффициент повышения стоимости на проездные документы (билеты) на планируемый период, определяемый уполномоченным органом или местными исполнительными органами, не менее уровня повышения тарифов, предусмотренных в Договорах субсидирования, но не более предельного уровня тарифов, рассчитанного в соответствии с Методикой определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям (далее – Методика определения предельных уровней), утвержденная 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).

При этом, в случае если фактические данные показателей  $D_{i-1\text{проезд}}$  и  $D_{i\text{постель}}$  в расчетах используется за неполный год в предыдущем периоде, то показатель  $VW_{i-1\text{пасс/км}}$  применяется за соответствующий период.

13. При назначении нового поезда расчет доходов от перевозок пассажиров определяется по формуле:

$$D_{\text{проезд}} = (P_{\text{проезд}} / k_{\text{НДС}}) * V_{\text{иперев}}$$

где:

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

$P_{\text{проезд}}$  – стоимость проезда в границах Республики Казахстан, рассчитываемая в соответствии с Методикой определения предельных уровней.

Средняя стоимость проезда рассчитывается на среднюю прогнозную дальность перевозки пассажира в соответствующем типе вагона. Прогнозная средняя дальность составляет 50 % от расстояния маршрута следования;

$V_{\text{иперев}}$  – количество перевезенных пассажиров в границах Республики Казахстан соответствующего типа вагона на основе показателя  $V_{\text{перев}}$ .

### Параграф 3. Формирование расходов перевозчика

14. Формирование расходов производится по каждому маршруту пассажирского поезда с учетом производственно-технологических факторов:

$$R_{\text{перевозчика}} = R_{\text{МЖС}} + R_{\text{лок}} + R_{\text{справ}} + R_{\text{доступ}} + R_{\text{экипир.вода/топ}} + (R_{\text{з.п.}} + R_{\text{соц.отч.}} + R_{\text{рем}} + R_{\text{ТО}} + R_{\text{биотуалет}} + R_{\text{си/сангиг}} + R_{\text{пробег}} + R_{\text{пробег.хоз}} + R_{\text{элэнергия}} + R_{\text{дизтопл.поезд}} + R_{\text{возмещвагона}} + R_{\text{наклад/расходпериод}} + R_{\text{вознагр}}) / VW_{i\text{ваг-км}} * VQ_{i\text{ваг-км}}$$

где:

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

$R_{\text{МЖС}}$  – расходы за услуги пользования магистральной железнодорожной сетью (далее -МЖС);

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

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

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

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

$R_{\text{з.п.}}$  – фонд оплаты труда;

$R_{\text{соц.отч.}}$  – налоги, отчисления и взносы исчисляемые из фонда оплаты труда начальников поездов, поездных бригад, локомотивных бригад и оплачиваемые за счет работодателя, в том числе социальный налог и обязательные пенсионные взносы работодателя, уплачиваемые в соответствии с Налоговым кодексом Республики Казахстан платежи и социальные отчисления, уплачиваемые в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об обязательном социальном страховании", отчисления на обязательное социальное медицинское страхование, уплачиваемые в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об обязательном социальном медицинском страховании";

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

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

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

$R_{\text{возмещ.вагона}}$  – расходы на возмещение стоимости пользования вагонов или вагонов электросекций и дизельных поездов;

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

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

$R_{\text{пробег.хоз}}$  – расходы на услуги локомотивной тяги для выполнения хозяйственных и маневровых работ по передислокации пассажирских вагонов (далее – хозяйственное движение);

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

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

$R_{\text{наклад/расходпериод}}$  – расходы перевозчика, включенные в полную себестоимость, учитываемые без НДС;

$R_{\text{вознагр}}$  – расходы перевозчика по выплате вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге приобретения новых вагонов, электросекции и дизельных поездов ;

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

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

15. Расчет расходов за услуги пользования магистральной железнодорожной сети определяется по формуле:

без понижающего коэффициента:

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

с понижающим коэффициентом:

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

где:

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

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

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

$k_{\text{МЖС}}$  – временный понижающий коэффициент.

16. Расчет расходов за услуги предоставления локомотивной тяги определяется по формулам двумя этапами:

1-этап: Стоимость услуг по поезду:

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

где:

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

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

$P_{\text{теп.лок.час}}$  – тариф за услуги тепловозной тяги, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

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

$P_{\text{элек.лок.час}}$  – тариф за услуги электровозной тяги, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

2 этап: Стоимость услуг по типам вагонов:

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

где:

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

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

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

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

18. 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 рассчитывается по формуле:

$$N_{\text{провод.}} = \sum_{i=1}^4 N_{\text{ваг.}} \cdot n_{\text{провод.}} \cdot N_{\text{рейс}} \cdot t_{\text{провод.}} / nt_{\text{провод.}}$$

где:

$N_{\text{провод.}}$  – технологическая (явочная) численность проводников;

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

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

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

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

$nt_{\text{провод.}}$  – норма рабочего времени одного проводника в соответствующем квартале

;

iii – номер квартала.

Фонд оплаты труда нормативной численности проводников рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{з.п.провод.}} = N_{\text{провод.}} / Ni * 1,1 * P_{\text{з.п.}} * N_{\text{мес.}}$$

где:

$R_{\text{з.п.провод.}}$  – фонд оплаты труда нормативной численности проводников;

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

$P_{\text{з.п.}}$  – среднеотраслевая заработная плата проводников, определяемая в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

$Ni$  – количество кварталов, задействованных в расчете технологической численности проводников;

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

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

$$A_{\text{п}} = ((N_{\text{рейс 1кв}} + N_{\text{рейс 2кв}} + N_{\text{рейс 3кв}} + N_{\text{рейс 4кв}}) * (nt_{\text{зима}} + nt_{\text{лето}}) / 2 / (nrt_{\text{1кв}} + nrt_{\text{2кв}} + nrt_{\text{3кв}} + nrt_{\text{4кв}})) * 1,1 * P_{\text{з.п.}} * N_{\text{мес}} * 1,5$$

где:

$A_{\text{п}}$  – фонд оплаты труда нормативной численности начальников поездов;

$nt_{\text{зима}}$  – время в пути следования в зимнее время;

$nt_{\text{лето}}$  – время в пути следования в летнее время;

$nrt$  – норма рабочего времени в соответствующем квартале с учетом времени в межрейсовой охране;

$P_{\text{з.п.}}$  – среднеотраслевая заработная плата начальников поездов, определяемая в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

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

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

1,5 – должностной повышающий коэффициент для начальников поездов.

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

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

Численность машинистов электросекций и дизельных поездов рассчитывается по формуле:

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

где:

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

$N_{\text{состав}}$  – количество составов, достаточное для выполнения количества дней курсирования (периодичности) согласно утвержденному графику движения поездов;

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

$t_{\text{лок.}}$  – время непрерывной работы локомотива в сутки, равное 24 часам;

$nt_{\text{машин.}}$  – среднегодовая норма рабочего времени машиниста.

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

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

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

где:

$R_{\text{з.п.лок.бригад}}$  – фонд оплаты труда нормативной численности локомотивных бригад

;

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

$P_{\text{з.п.}}$  – среднеотраслевая заработная плата машинистов и помощников машинистов, определяемая в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

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

21. Капитальный и деповской ремонт подвижного состава.

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

Пассажирских вагонов:

$$R_{\text{рем}} = N_{\text{колич.}} * n_{\text{рем}} * N_{\text{мес.}} * P_{\text{рем.}}$$

Вагонов электросекций и дизельных поездов:

$$R_{\text{рем}} = N_{\text{колич.}} * n_{\text{рем}} * N_{\text{мес.}} * P_{\text{рем.}}$$

где:

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

$N_{\text{колич.}}$  – общее количество вагонов, требуемых для организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям;

$n_{\text{рем}}$  – коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый период;

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

$P_{\text{рем}}$  – тариф за один вагон соответствующего вида ремонта, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

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

$$n_{\text{рем}} = N t_{\text{ремонт}} / t_{\text{экспл.}}$$

где:

$n_{\text{рем}}$  – коэффициент проведения нормативного ремонта в среднем на планируемый период;

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

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

Число составов рассчитывается по следующей формуле:

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

где:

$N_{\text{сост}}$  – потребное число составов, достаточное для выполнения количества дней курсирования (периодичности) согласно утвержденному графику движения поездов;

$Z_n$  – число отправляемых за сутки поездов;

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

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

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

$$V_{\text{сост}} = (1/24)(t_1 + (1/v_{n1}) + (1/v_{n2}) + t_2)$$

где:

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

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

$v_{n1} v_{n2}$  – соответственно маршрутная скорость следования поезда от пункта формирования до пункта оборота и обратно, км/ч.

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

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

Потребность ТО-2 рассчитывается по следующей формуле:

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

Потребность ТО-3 рассчитывается по следующей формуле:

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

Потребность ТО-1 рассчитывается по следующей формуле:

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

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

$$R_{\text{ТОТальго}} = (N_{\text{ваг.}} \cdot k_{\text{резерв.}} \cdot N_{\text{состав}} \cdot P_{\text{Тальго}}) / 12 \cdot N_{\text{мес.}}$$

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

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

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

$R_{\text{ТО1}}$  – расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-1;

$R_{\text{ТОТальго}}$  – расходы за техническое обслуживание вагонов "Тулпар-Тальго";

$N_{\text{рейс}}$  – количество дней курсирования поезда (рейсов с учетом периодичности курсирования поезда) в планируемом периоде определяемая конкурсной документацией согласно Правилам проведения конкурса с учетом изменений по согласованию между уполномоченным органом, местными исполнительными органами и перевозчиком, дней;

$N_{\text{состав}}$  – количество составов в обороте, достаточное для выполнения количества дней курсирования (периодичности) согласно утвержденному графику движения поездов;

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

1,3 – средний коэффициент потребности ТО-3;

12 – количество месяцев в году;

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

$Ni_{мес}$  – планируемый период перевозок пассажиров в месяцах;

$P_{то-1/то-2/то-3}$  – тариф на соответствующий вид технического обслуживания, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

$P_{ТОТальго}$  – тариф за техническое обслуживание вагонов "Тулпар-Тальго", определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге с учетом конвертации по текущему курсу Национального банка Республики Казахстан.

Техническое обслуживание вагонов "Тулпар-Тальго" в объемах ИМ-2, ИМ-3, ИМ-4.

Потребность ИМ-2 рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{ИМ2} = V_{ваг-км} / 750\ 000 * P_{ИМ-2}$$

Потребность ИМ-3 рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{ИМ3} = V_{ваг-км} / 1\ 500\ 000 * P_{ИМ-3}$$

Потребность ИМ-4 рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{ИМ4} = V_{ваг-км} / 3\ 000\ 000 * P_{ИМ-4}$$

где:

$R_{ИМ 2}$  – расходы за техническое обслуживание в объемах ИМ-2;

$R_{ИМ 3}$  – расходы за техническое обслуживание в объемах ИМ-3;

$R_{ИМ 4}$  - расходы за техническое обслуживание в объемах ИМ-4;

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

750 000 – норма пробега для проведения технического обслуживания в объеме ИМ-2

;

1 500 000 – норма пробега для проведения ИМ-3;

3 000 000 – норма пробега для проведения ИМ-4;

$P_{ИМ-2/ИМ-3/ИМ-4}$  – тариф на соответствующий вид технического обслуживания вагонов "Тулпар-Тальго", определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге с учетом конвертации по текущему курсу Национального банка Республики Казахстан.

Потребность технического обслуживания вагонов "Штадлер" рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{ТО_{штадлер}} = V_{ваг-км} * P_{тоштадлер}$$

где:

$R_{ТО_{штадлер}}$  – расходы за техническое обслуживание вагонов "Штадлер" Казахстан;

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

$R_{\text{то штادلдер}}$  – тариф за техническое обслуживание вагонов "Штадлер" Казахстан, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

Расходы за техническое обслуживание пассажирских вагонов, в том числе вагонов "Тулпар-Тальго" и "Штадлер", для городов Астана, Алматы, Кызылорда в объемах ТО-1, и расходы на хозяйственное движение для пунктов формирования в городах Астана, Алматы, Кызылорда (Белкуль) рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{ТО1Г}} = R_{\text{ТО1}} + R_{\text{ТОпередисл}}$$

при этом,

$$R_{\text{ТОпередисл}} = N_{\text{рейс}} * T * P$$

где:

$R_{\text{ТО1Г}}$  - расходы за техническое обслуживание пассажирских вагонов, в том числе вагонов "Тулпар-Тальго" и "Штадлер", для городов Астана, Алматы, Кызылорда в объемах ТО-1;

$R_{\text{ТО1}}$  - расходы за техническое обслуживание в объемах ТО-1;

$R_{\text{ТОпередисл}}$  - расходы на хозяйственное движение на территории технического или ранжирного парка к рейсу;

$N_{\text{рейс}}$  – количество дней курсирования поезда (рейсов с учетом периодичности курсирования поезда) в планируемом периоде определяемая конкурсной документацией согласно Правилам проведения конкурса с учетом изменений по согласованию между уполномоченным органом, местными исполнительными органами и перевозчиком, дней;

$T$  – время работы в хозяйственном движении туда и обратно (6 часов);

$P$  – тариф в хозяйственном движении определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики.

23. 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:

$$R_{\text{ТО8}} = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{н.ваг-км.}} - VKP1) * P_{\text{ТО-8}}$$

Потребность ТО-7 рассчитывается по формуле:

$$R_{\text{ТО7}} = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{н.ваг-км.}} - V_{\text{ТО8}}) * P_{\text{ТО-7}}$$

Потребность ТО-6 рассчитывается по формуле:

$$R_{\text{ТО6}} = (V_{\text{ваг-км.}} / V_{\text{н.ваг-км.}} - V_{\text{ТО7}}) * P_{\text{ТО-6}}$$

Потребность ТО-3 рассчитывается по формуле:

$$R_{TO3} = (V_{\text{ваг-км}} / V_{n_{\text{ваг-км}}} - V_{TO6}) * P_{\text{ТО}}^{-3}$$

Потребность ТО-2 рассчитывается по формуле:

$$R_{TO2} = N_{\text{ваг}} * N_{\text{сост}} * 20,3 * N_{\text{мес}} * P_{\text{ТО}}^{-2}$$

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

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

$$R_{\text{ВКО-ОКО}} = (N_{\text{ваг}} + k_{\text{резерв}}) * N_{\text{состав}} * 2 * P_{\text{ВКО-ОКО}} / 12 * N_{i_{\text{мес}}}$$

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

$$R_{\text{пр.безоп}} = (N_{\text{ваггол}} * N_{\text{состав}} * (VKP1/2 + V_{TO8} + V_{TO7} + V_{TO6} + V_{TO3})) * P_{\text{пр.безоп}}$$

где:

$R_{TO8}$  – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-8;

$R_{TO7}$  – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-7;

$R_{TO6}$  – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-6;

$R_{TO3}$  – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-3;

$R_{TO2}$  – расходы за техническое обслуживание электросекций и дизельных поездов в объемах ТО-2;

$R_{\text{ВКО-ОКО}}$  – расходы за весенне-осенний комиссионный осмотр вагонов электросекций и дизельных поездов;

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

$V_{KP1/2} + V_{TO8} + V_{TO7} + V_{TO6}$  – объем соответствующих видов ремонтов;

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

$V_{n_{\text{ваг-км}}}$  – нормативный межремонтный пробег по соответствующему виду ремонта

;

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

$R_{\text{то-2/то-3/то-6/то-7/то-8/ВКО/ОКО/пр.безоп}}$  – тариф на соответствующий вид технического обслуживания, определяемый в порядке, установленном Параграфом 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

24. 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.

$$R_{\text{биотуалет}} = N_{\text{ваг}} \cdot N_{\text{рейс}} \cdot N_{\text{бак}} \cdot N_{\text{станц}} \cdot P_{\text{биотуалет}}$$

где:

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

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

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

$P_{\text{биотуалет}}$  – тариф за ассенизаторскую очистку биотуалетов, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

25. 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) рассчитываются по следующей формуле:

$$R_{\text{си}} = n_{\text{си}} \cdot N_{\text{ваг}} \cdot N_{\text{сост}} / t_{\text{экспл}} \cdot t_{\text{экспл}} \cdot P_{\text{си}}$$

где:

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

$n_{\text{си}}$  – нормы экипировки вагонов мягким съемным инвентарем, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой 1 вагона (поезда) согласно приложению 1 к настоящей Методике, нормы экипировки вагонов производства вагонов "Тулпар-Тальго" мягким съемным инвентарем, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой согласно приложению 2 к настоящей Методике, нормы экипировки электро-дизель поездов мягким съемным инвентарем, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой согласно приложению 3 к настоящей Методике, нормы экипировки вагонов производства вагонов "Штадлер" мягким съемным инвентарем, сигнальным оборудованием медицинскими принадлежностями и специальной одеждой согласно приложению 2 к настоящей Методике;

$P_{\text{си}}$  – средние цены съемного инвентаря на единицу измерения, определяемые в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге;

$t_{\text{экспл}}$  – срок эксплуатации инвентаря согласно приложениям 1, 2, 3 к настоящей Методике;

$t_{\text{экспл}}$  – срок планируемой эксплуатации инвентаря на планируемый период согласно приложениям 1 и 2 к настоящей Методике.

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

где:

$R_{\text{сангиг}}$  – расходы на средства санитарной гигиены и санитарной уборки для экипировки вагонов (поезда);

$n_{\text{сангиг}}$  – 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;

$V_{\text{сост}}$  – оборот пассажирского состава в сутках;

$P_{\text{сангиг}}$  – цены средств санитарной гигиены и санитарной уборки, определяемые в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

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

$$R_{\text{пробег}} = N_{\text{отпр.ваг.}} * 2S * 100 * P_{\text{пробег}}$$

где:

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

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

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

$P_{\text{пробег}}$  – тариф на прицепку тенге/100 ваг.км, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

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

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

где:

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

$(V_{\text{ТО8}}, V_{\text{ТО7}}, V_{\text{ТО6}}, V_{\text{ТО3}})$  – 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 ремонтной базы), км;

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

28. Расходы на возмещение стоимости пользования вагонов определяется по формуле:

$$R_{\text{возмещ вагона}} = N_{\text{колич}} \cdot N_{\text{дней.экспл}} \cdot P_{\text{сут.ваг}} / VW_{\text{иваг-км}} \cdot VQ_{\text{иваг-км}}$$

где:

$R_{\text{возмещ вагона}}$  – расходы на возмещение стоимости пользования вагонов или вагонов электросекций и дизельных поездов;

$N_{\text{дней.экспл}}$  – количество дней эксплуатации на планируемый период, в том числе дни проведения всех видов технического обслуживания, текущего отцепочного ремонта и перестоя между рейсами;

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

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

$P_{\text{сут.ваг}}$  – ставка за пользование одного вагона или вагонов электросекций и дизельных поездов, независимо от форм собственности вагона с учетом срока эксплуатации вагона.

Ставка за пользование вагонами ( $P_{\text{сут.ваг}}$ ) определяется в зависимости от срока эксплуатации:

для новых вагонов в течение первых 10 лет применяется временная ставка в размере 42 месячных расчетных показателей (далее – МРП) в сутки;

для всех остальных вагонов требуемых для организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям действует постоянная ставка в размере 15 МРП в сутки.

29. Основанием для применения в первый год временной ставки при приобретении нового вагона является вагоны, заявленные на приобретение вагонов, электросекции и дизельных поездов в соответствии с бюджетной заявкой на планируемый период, условиями конкурсной документации согласно Правилам проведения конкурса и Договора субсидирования.

Основанием для последующего девятилетнего периода применения временной ставки данных вагонов является наличие их в Основных условиях к пассажирским вагонам (электро, дизель поездам) для осуществления перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям Договора субсидирования.

30. Основанием прекращения применения временной ставки при приобретении нового вагона является истечения 10-летнего периода с даты подписания договора о приобретении новых вагонов (купли-продажи, лизинг или кредитное финансирование) перевозчиком пассажиров по социально значимым сообщениям.

31. Основанием применения постоянной ставки для всех остальных вагонов требуемых для организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям наличие их в Основных условиях к пассажирским вагонам (электро, дизель поездам) для осуществления перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям Договора субсидирования.

32. Расходы на электроэнергию на тягу поездов по следующей формуле:

$$R_{\text{электроэнергия}} = n_{\text{электр.энерг}} * N_{\text{рейс}} * 2 * P_{\text{электр.энерг}}$$

где:

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

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

$P_{\text{электр.энерг}}$  – 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:

$$n_{\text{электр.энерг.}} = e_0 K_{\mu} K_i K T + Z'(Dem) + \text{есл} (K_{\text{в}} + \Theta_{\text{с}} K'_{\text{в}})$$

где:

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

$e_0$  – технические данные электропоезда (кВт.ч/изм);

$$K_i = 1 + a_i \varepsilon$$

где:

$a$  – коэффициент, зависящий в основном от скорости движения;

$K_{\mu}$  – коэффициент влияния степени использования грузоподъемности вагонов ( $17,5 t = 1$ );

$KT$  – температурный коэффициент нормируемого периода;  $\text{есл}$  – затраты электроэнергии на вспомогательные машины;

$K_{\text{в}}$  – коэффициент использования вспомогательных машин в ходу, определяемый путем хронометража;

$K'_{\text{в}}$  – коэффициент использования вспомогательных машин на стоянках, определяемый путем хронометража;

$\Theta_{\text{с}}$  – коэффициент стояночного времени, равный  $t_{\text{ст}}/t_0$ ;

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

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

$Z$  – число стоянок.

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 38 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:

$$n_{\text{дизтопл}} = n_0 * K_i K + Z'(nT) + K_x n_x + \Theta_c K' x n_x$$

где:

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

$n_0$  – технические данные дизель поезда (кВтч/изм);

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

$K'$  – 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;

$$K'x = x \times t_{\text{ст}} / t_0;$$

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

$t_0$  – общее время хода поезда;

$x$  – определяют опытным путем по поездкам;

$\Theta_c$  – коэффициент стояночного времени равен  $u \times t_{\text{ст}} / t_0$ ;

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

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

$Z$  – число стоянок.

33. Расчет расходов по справочно-информационным услугам на железнодорожных вокзалах определяется по формулам двумя этапами:

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

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

где:

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

$N_{\text{рейс}}$  – количество дней курсирования поезда (рейсов с учетом периодичности курсирования поезда) в планируемом периоде определяемая конкурсной документацией согласно Правилам проведения конкурса с учетом изменений по согласованию между уполномоченным органом, местными исполнительными органами и перевозчиком, дней;

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

$P_{\text{станц}}$  – тариф по предоставлению справочно-информационных услуг по соответствующим станциям, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики.

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

$$R_{\text{справвагон}} = R_{\text{справпоезд}} / VQ_{\text{иваг-км.поезд}} * VQ_{\text{иваг-км.ваг}}$$

где:

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

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

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

34. Объем расходов по доступу к помещениям вокзала общего пользования рассчитывается по следующей формуле:

$$R_{\text{доступ}} = N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс}} * (2N_{\text{станц}} * P_{\text{станц}})$$

где:

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

$N_{\text{рейс}}$  – количество дней курсирования поезда (рейсов с учетом периодичности курсирования поезда) в планируемом периоде определяемая конкурсной документацией согласно Правилам проведения конкурса с учетом изменений по согласованию между уполномоченным органом, местными исполнительными органами и перевозчиком, дней;

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

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

$P_{\text{станц}}$  – тариф по доступу к помещениям вокзала общего пользования по соответствующим станциям, тариф по предоставлению справочно-информационных

услуг по соответствующим станциям, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики.

35. Расходы по экипировке пассажирских вагонов водой и топливом рассчитывается по следующей формуле:

Расходы по экипировке водой рассчитываются по следующей формуле:

$$R_{\text{экип. вода.}} = V_{\text{рем. } i} * P_{\text{экип. вода. } i} + \sum_i N_{\text{ваг.}} * N_{\text{рейс.}} * P_{\text{экип. вода. } i}$$

где:

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

$P_{\text{экип. вода. } i}$  – тариф за услуги по экипировке водой по соответствующему виду (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки и соответствующей станции, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики;

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

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

Расходы по экипировке твердым топливом рассчитываются по следующей формуле :

$R_{\text{экип. топлив.}}$

$$= V_{\text{ремзим. } i} * P_{\text{экип. топлив. } i} + \sum_i N_{\text{ваг. } i} * N_{\text{рейсзим. } i} * P_{\text{экип. топлив. } i}$$

где:

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

$N_{\text{рейсзим. } i}$  – количество рейсов в зимнее время (7 месяцев) соответствующей станции экипировки вагонов топливом;

$P_{\text{экип. топлив. } i}$  – тариф за услуги по экипировке твердым топливом по соответствующему виду (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки и соответствующей станции в кг, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики;

$N_{\text{ваг. } i}$  – количество вагонов в составе соответствующей станции экипировки вагонов топливом;

$i$  – станции где осуществляется экипировка твердым топливом вагонов.

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

Расчет расходов по экипировке дизельным топливом рассчитывается в 2 этапа:

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

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

где:

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

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

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

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

$t_{\text{отстой}}$  – время отстоя;

$P_{\text{экип.дизтоппоезд}}$  – тариф за экипировку дизельным топливом за 1 тонну, определяемый в порядке, установленном в Параграфе 4 Главы 2 настоящей Методики, тенге.

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

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

где:

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

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

$VQ_{\text{ваг-км.тип}}$  – пробег по территории Республики Казахстан соответствующего типа или группы вагонов, курсирующих в составе поезда, ваг/км.

36. 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).

37. Ежегодные расходы перевозчика по выплате вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге приобретения новых вагонов, электросекции и дизельных поездов определяются по следующей формуле:

$$R_{\text{вознагр}} = V_{\text{лизинг/кредит}} * P_{\text{ставка}} / 100$$

где:

$R_{\text{вознагр}}$  – расходы перевозчика по выплате вознаграждения при кредитовании и финансовом лизинге приобретения новых вагонов, электросекции и дизельных поездов ;

$V_{\text{лизинг/кредит}}$  – остаточная сумма основного долга по кредиту или финансовому лизингу для приобретения новых вагонов, электросекций и дизельных поездов;

$P_{\text{ставка}}$  – полная процентная ставка или часть процентной ставки вознаграждения банков второго уровня или лизингодателя, которая не субсидируется по другим государственным программам.

При этом допускается субсидирование частей процентной ставки вознаграждения банков второго уровня или лизингодателя, не включенные в расходную часть перевозчика в соответствии с настоящей Методикой одновременно другими государственными программами.

#### **Параграф 4. Основные источники определения цен, тарифов на товары (услуги и работы) и заработной платы производственного персонала (проводников и начальников поездов)**

38. Источниками определения цен (тарифов) на услуги и товары при организации перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям являются:

на съемный инвентарь, съемное оборудование, средств санитарной гигиены согласно приложениям 1, 2, 3, 4, и 5 к настоящей Методике;

на капитальные (в объемах 1 и 2) и деповской ремонт вагонов согласно приложению 6 к настоящей Методике;

на техническое обслуживание согласно приложению 7 к настоящей Методике;

на услуги ассенизаторской очистки биотуалетов согласно приложению 8 к настоящей Методике;

на услуги по соответствующим видам (в пути и пункте формирования, оборота) экипировки водой, твердым топливом согласно приложению 9 к настоящей Методике;

на дизельное топливо для экипировки вагонов, поездов согласно приложению 10 к настоящей Методике.

39. 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).

40. Цены на справочно-информационные услуги и доступ к помещениям вокзала общего пользования на железнодорожных вокзалах, услуги текущего обслуживания вагонов "Тулпар-Тальго", "Штадлер", дизель-генераторов и в хозяйственном движении определяются на основе договора за период, предшествующего планируемому, с учетом уведомления об изменении стоимости на планируемый период от соответствующего поставщика товаров, услуг.

41. Повышение цен на проездные документы (билеты) осуществляется уполномоченным органом (в межобластном сообщении) и местными исполнительными органами (в межрайонном, междугородном внутриобластном и пригородном сообщениях) с учетом Методики определения предельных уровней и условий договоров субсидирования.

42. Планирование тарифа перевозчика на прицеп вагонов других перевозчиков осуществляется согласно приложению 11 к настоящей Методике.

43. Среднеотраслевая заработная плата проводников, начальников поездов, машинистов и помощников машинистов устанавливается на основании актуальной и официальной статистической информации "Среднемесячная заработная плата и индекс реальной заработной платы по видам экономической деятельности: Транспорт и складирование: Деятельность пассажирского железнодорожного транспорта в междугородном сообщении", размещенной на интернет-ресурсах органов государственной статистики согласно статье 26 Закона Республики Казахстан "О государственной статистике".

#### **Параграф 5. Определение возмещаемых расходов**

44. Объем субсидирования рассчитывается путем разницы доходов и расходов, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, предусмотренных настоящей Методикой, умноженная на коэффициент рентабельности.

45. При превышении объемов субсидирования, рассчитанных на планируемый период в соответствии с настоящей Методикой над уровнем выделенного бюджета на соответствующий период объем субсидирования по социально значимым сообщениям, рассчитывается с учетом применения следующих инструментов в расчетах и соответствующей приоритетности (очередности):

- 1) временного понижающего коэффициента к тарифам на услуги МЖС;
- 2) повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям, учитываемый при определении доходов от перевозок пассажиров по социально значимому в соответствии настоящей Методикой;
- 3) выделение объема субсидий по соответствующему поезду на планируемый период не менее объема субсидирования, выделенного на прошлый планируемый период при условии повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям не более 7 % согласно Договору субсидирования;
- 4) исключение рентабельности (нормы прибыли) из расчета объема субсидирования ;
- 5) снижения субсидируемого вагонооборота поездов, курсирующих по социально значимым сообщениям;

б) сокращения дублирующих поездов, курсирующих по социально значимым сообщениям;

7) сокращение объемов субсидирования прямо пропорционально объему вагонооборота, по соответствующему сообщению, в общем объеме вагонооборота по всем социально значимым сообщениям.

46. В случае увеличения на плановый период выделенного общего объема субсидирования по всем социально значимым сообщениям по сравнению с прошлым периодом, разница в объемах субсидирования распределяется между социально значимым сообщениям прямо пропорционально объему вагонооборота, по соответствующему сообщению, в общем объеме вагонооборота по всем социально значимым сообщениям при условии что объем выделенных субсидий в текущем периоде по сообщению не покрывает объем рассчитанных субсидии на плановый период согласно настоящей Методике.

При этом, с учетом распределенной суммы субсидии общая сумма субсидий по социально значимому сообщению не должна превышать объема субсидирования на планируемый период, рассчитанный в соответствии с настоящей Методикой.

47. Направления расходования объема субсидирования определяются Правилами долгосрочного субсидирования расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 166 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 11540).

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

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

Вид инвентаря	Наименование	Измеритель	Срок эксплуатации, месяц	Стоимость, в МРП	Норма экипировки на один вагон (поезд)					
					Купе	Плацкарт	Общий	Вагоны производства КНР		
								Купе	Плацкарт	Общий
	Мешок для чистого белья	шт	6	0.62	15	22	0	15	24	0



Съемное оборудование	Кочерга для титана	шт	36	0.75	1	1	1	1	1	1
	Совок для титана	шт	36	0.55	1	1	1	1	1	1
	Сейф	шт	36	22.51	1	1	1	1	1	1
	Держатель для туалетной бумаги	шт	12	0.66	2	2	2	2	2	2
	Диспенсер для бумажного полотенца	шт	12	0.83	2	2	2	2	2	2
	Диспенсер для жидкого мыла	шт	12	0.81	2	2	2	2	2	2
	Рамка наглядной информации	шт	24	1.30	10	10	10	10	10	10
	Ящик для жалоб и предложений	комп	36	0.70	1	1	1	1	1	1
	Огнетушитель	шт	36	1.79	3	3	3	3	3	3
	Пылесос	шт	36	14.31	1	0	0	1	0	0
Мусорный ящик	шт	36	0.76	1	2	2	1	2	2	
Съемный инвентарь	Вешалка	шт	24	0.10	36	0	0	36	0	0
	Ведро хозяйственное	шт	24	0.37	4	4	4	4	4	4
	Ершик с бочком	шт	12	0.34	2	2	2	2	2	2
	Швабра	шт	12	0.52	1	1	1	1	1	1
	Емкость для дезинфицирующей	шт	24	0.52	2	2	2	2		2



Медицинские принадлежности	Противопедикулярная укладка*	шт	12	4.36	1			1		
	Укладка Ф-30*	шт	12	3.47	1			1		
	Термометр комнатный	шт	12	0.29	1	1	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания*	шт	24	5.75	1			1		
Спец. Одежда	Передник	шт	36	0.54	2	2	2	2	2	2
	Халат	шт	12	1.64	2	2	2	2	2	2
	Перчатки резиновые	шт	1	0.21	2	2	2	2	2	2
	Рукавицы брезентовые	шт	12	0.15	2	2	2	2	2	2
	Рукавицы комбинированные	шт	12	0.11	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  
Форма

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



	Щетка с совком	шт	6	0.62	1	1	1	1
	Щетка для чистки ковралана, сиденья	шт	6	0.03	2	2	2	2
	Папка для билетов	шт	24	1.45	1	1	1	1
Посуда	Разнос для посуды	шт	24	1.10	1	1	1	1
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной	шт	36	6.69	3	3	3	3
	Флажки	шт	24	1.01	1	1	1	1
	Петарда	шт	24	2.46	6	6	6	6
Медицинские принадлежности	Носилки	шт	36	6.69	1	1	1	1
	Аптечка аварийная	шт	12	2.46	1	1	1	1
	Аптечка текущая	шт	12	1.95	1	1	1	1
	Противопедикулезная укладка	шт	12	4.36	1	1	1	1
	Укладка Ф-30	шт	12	3.47	1	1	1	1
	Устройство для проведения искусственного дыхания	шт	24	5.75	1	1	1	1
Спец. Одежда	Передник	шт	36	0.54				
	Халат	шт	12	1.64	2	2	2	2
	Перчатки резиновые	шт	1	0.21	2	2	2	2

**Нормы экипировки вагонов производства вагонов "Штадлер" мягким съёмным инвентарем, съёмным, сигнальным оборудованием, медицинскими принадлежностями и специальной одеждой**

Вид инвентаря	Наименование	Измеритель	Срок эксплуатации, месяц	Стоимость, МРП	Нормы экипировки вагонов производства Штадлер	
					Купе	Плацкарт
	Ковровая дорожка на резиновой основе	шт	60	19.79	Не менее 3-х на вагон	Не менее 3-х на вагон

Мягкий съемный инвентарь	Коврик купейный на резиновой основе	шт	60	4.65	1 на купе	1 на купе
Съемное оборудование	Сейф	шт	36	22.51	1 на состав в штабном вагоне	1 на состав в штабном вагоне
	Огнетушитель	шт	36	1.79	2 на вагон	2 на вагон
Съемный инвентарь	Вешалка - плечики	шт	24	0.10	1 на место	5 на вагон
	Ершик с бочком	шт	12	0.34	2 на вагон	2 на вагон
	Мешок для белья	шт	60	0.62	1 на 10 комплектов белья	
Посуда	Чайник для кипятка	шт	36	1.51	1 на вагон	1 на вагон
	Чайник для заварки	шт	24	0.97	10 на вагон	10 на вагон
	Стакан с подстаканником или кружка с ручкой	шт	24	1.06	15 на вагон	20 на вагон
	Ложка чайная	шт	24	0.07	15 на вагон	20 на вагон
Сигнальное оборудование	Фонарь ручной сигнальный двухцветный	шт	36	6.69	1 на вагон + 1 дополнительный в хвостовой и головной вагон	
	Флажки	компл	24	1.01	1 на вагон + 1 дополнительный в хвостовой и головной вагон	
	Петарда	шт	24	2.46	12 на состав (по 6 шт. в хвостовой и головной вагон)	
Медицинские принадлежности	Аптечка аварийная	шт	12	2.46	1 на состав в штабном вагоне	
	Аптечка текущая	шт	12	1.95	1 на вагон	1 на вагон
	Укладка Ф-30	шт	12	3.47	1 на состав в штабном вагоне	
	Носилки медицинские	шт	60	6.69	1 на состав в штабном вагоне	

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

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

В и д инвентаря	Наименование	Ед. изм.	Срок эксплуатации, месяц	Стоимость, МРП	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 и солнечные	шт	12	0.10	40	40	40		40
Съемное оборудование	Гардина на шторы оконные	шт	24	0.16	20	20	20		
	Логотип на вагон	шт	36	1.45	4 на электропоезда				
	Порядковый номер вагона	шт	36	1.03	2	2	2		
	Топор	шт	36	0.86	2 на состав				
	Лом	шт	36	0.77	2 на состав				
	Держатель для туалетной бумаги	шт	36	0.66	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Держатель для бумажного полотенца	шт	36	1.09	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Дозатор для жидкого мыла	шт	36	0.70	1 на туалет (1 на 2 вагона)				
	Рамка наглядной информации	шт	24	0.53	10	10	10	10	10
	Ящик для жалоб и предложений	комп	36	1.30	1	1	1	1	1
	Огнетушитель	шт	36	1.79	16 (по 8 в головных вагонах)				









Средства санитарной гигиены	Бумажное полотенце	рул	1	0.11	4	4	4	4	4
	Бумага туалетная	рул	1	0.02	6	6	6	6	6
	Мыло туалетное (жидкое)	л	1	0.09	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
	Мыло туалетное	шт	1	0.09	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025
	Мыло хозяйственное	шт	1	0.09	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
	Пакеты для мусора	шт	1	0.10	6	6	6	6	6
	Дезинфицирующие средства	табл	1	0.33	10	10	10	10	10
	Освежитель воздуха	шт	1 месяц	0.16	2	2	2	2	2
Средства для уборки	Моющее средство для уборки вагона	гр	1	0.05	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	Чистящее средство для санфаянса	гр	1	0.06	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
	Моющее средство для стекол	гр	1	0.18	0,1	0,1	0,1	-	-
	ветошь для уборки	п.м	1	0.06	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

## Цены на капитальные (в объемах 1 и 2) и деповские виды ремонта вагонов

Виды услуг	Типы вагонов	Стоимость, МРП
Деповской ремонт	купе	2560
	плацкарт	2380
	общий	2380
	вагон-генератор	2380
Капитальный ремонт в объеме 1	купе	6950
	плацкарт	5825
	общий	5825
	вагон-генератор	5825
Капитальный ремонт в объеме 2	купе	8794
	плацкарт	8104
	общий	8104
	вагон-генератор	8104

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

## Цены на техническое обслуживание и отцепочный ремонт вагонов в разрезе областей

Вид технического обслуживания	Тип вагона	Единица измерения	Стоимость, МРП
Актыбинская, Мангыстауская, Атырауская и Западно-Казахстанская области			
ТО-1	купейный	вагон	32
	плацкартный	вагон	30
ТО-2	купейный	вагон	95
	плацкартный	вагон	91
ТО-3	купейный	вагон	206
	плацкартный	вагон	192
г. Астана			
ТО-1	купейный	вагон	31
	плацкартный	вагон	29
ТО-2	купейный	вагон	94
	плацкартный	вагон	89
ТО-3	купейный	вагон	197
	плацкартный	вагон	193
Карагандинская область			
ТО-1	купейный	вагон	33

	плацкартный	вагон	30
ТО-2	купейный	вагон	79
	плацкартный	вагон	76
ТО-3	купейный	вагон	191
	плацкартный	вагон	185
Павлодарская область			
ТО-1	купейный	вагон	32
	плацкартный	вагон	30
ТО-2	купейный	вагон	89
	плацкартный	вагон	85
ТО-3	купейный	вагон	192
	плацкартный	вагон	190
Костанайская область			
ТО-1	купейный	вагон	29
	плацкартный	вагон	27
ТО-2	купейный	вагон	77
	плацкартный	вагон	73
ТО-3	купейный	вагон	187
	плацкартный	вагон	183
г. Алматы			
ТО-1	купейный	вагон	33
	плацкартный	вагон	32
ТО-2	купейный	вагон	89
	плацкартный	вагон	84
ТО-3	купейный	вагон	192
	плацкартный	вагон	196
Кызылординская область			
ТО-1	купейный	вагон	30
	плацкартный	вагон	28
ТО-2	купейный	вагон	93
	плацкартный	вагон	89
ТО-3	купейный	вагон	211
	плацкартный	вагон	202

Приложение 8  
к Методике определения  
объемов долгосрочного  
субсидирования расходов  
перевозчиков, осуществляющих  
перевозки пассажиров  
по социально значимым  
сообщениям

**Цены на услуги ассенизаторской очистки биотуалетов в разрезе станций**

--	--	--	--

№ п/п	Наименование услуг	Единица измерения	Место оказания услуг	Стоимость в МРП
<b>Вагоны пассажирские</b>				
1	Ассенизаторская очистка биотуалетов пассажирских вагонов	бак	ст. Актобе	1.84
		бак	ст. Атырау	2.28
		бак	ст. Мангышлак	2.39
		бак	ст. Уральск	1.75
		бак	ст. Белкуль	2.45
		бак	ст. Астана	2.30
		бак	ст. Павлодар	2.41
		бак	ст. Алматы-1,2	2.63
		бак	ст. Туркестан	1.21
		бак	ст. Караганда	2.72
		бак	ст. Жезказган	2.51
		бак	ст. Защита	2.25
		бак	ст. Семей	0.98
		бак	ст. Шымкент	2.96
		бак	ст. Бейнеу	1.48
бак	ст. Достык	6.10		
бак	ст.Актогай	9.18		
<b>Вагоны "Тулпар-Тальго" и "Штадлер"</b>				
2	Ассенизаторская очистка биотуалетов пассажирских вагонов	бак	ст. Атырау	1.29
		бак	ст. Актобе	1.10
		бак	ст. Уральск	0.70
		бак	ст. Астана	1.17
		бак	ст. Павлодар	1.23
		бак	ст. Мангышлак	0.99
		бак	ст. Белкуль	1.31
		бак	ст. Алматы	0.98
		бак	ст. Аркалык	1.24

Приложение 9  
к Методике определения  
объемов долгосрочного  
субсидирования расходов  
перевозчиков, осуществляющих  
перевозки пассажиров  
по социально значимым  
сообщениям

**Цены на услуги по (в пути и пункте формирования, оборота) экипировке водой в разрезе станций**

№ п/п	Станция	Единица измерения	Стоимость в МРП
1	Актобе	вагон	1,16

2	Кандагач	вагон	1,21
3	Шалкар	вагон	0,86
4	Уральск	вагон	1,05
5	Атырау	вагон	0,81
6	Мангистау	вагон	1,38
7	Бейнеу	вагон	1,57
8	Астана	вагон	0,66
9	Караганда	вагон	0,87
10	Балхаш, Жезказган	вагон	0,87
11	Павлодар	вагон	0,81
12	Костанай	вагон	1,33
13	Кушмурун	вагон	0,68
14	Шу	вагон	0,93
15	Актогай	вагон	1,22
16	Алматы 1	вагон	0,81
17	Алматы 2	вагон	1,00
18	Тараз	вагон	0,87
19	Достык	вагон	1,26
20	Защита	вагон	0,73
21	Семей	вагон	0,76
22	Кызылорда (Белкуль)	вагон	0,87
23	Туркестан, Казалинск	вагон	0,87
24	Астана (Тулпар – Тальго)	вагон	2,26

**Цены на услуги по (в пути и пункте формирования, оборота) экипировке твердым топливом в разрезе станций**

№ п/п	Станция	Единица измерения	Стоимость в МРП
1	Актобе, Уральск, Мангыстау, Атырау, Бейнеу	вагон (100 кг)	1,19
2	Астана	вагон (100 кг)	0,97
3	Караганда, Балхаш, Жезказган	вагон (100 кг)	0,92
4	Павлодар	вагон (100 кг)	1,03
5	Костанай	вагон (100 кг)	0,87
6	Алматы 1, 2, Шу, Защита, Тараз, Семей, Аягуз, Достык	вагон (100 кг)	1,08
7	Кызылорда (Белкуль), Казалинск	вагон (100 кг)	1,18

Приложение 10  
к Методике определения  
объемов долгосрочного  
субсидирования расходов

перевозчиков, осуществляющих  
перевозки пассажиров  
по социально значимым  
сообщениям

### Цена на дизельное топливо для экипировки поездов

Единица измерения	Стоимость, в МРП с 15 октября по 15 апреля,	Стоимость, в МРП с 16 апреля по 14 октября
за 1 тонну	169	129

Приложение 11  
к Методике определения  
объемов долгосрочного  
субсидирования расходов  
перевозчиков, осуществляющих  
перевозки пассажиров  
по социально значимым  
сообщениям

### Тариф перевозчика на прицеп вагонов других перевозчиков

Тип поезда	Тариф, МРП/ 100 ваг-км. без учета НДС
скорые	2.25
пассажирские	1.92
грузо-пассажирские	1.49
по участку Шар-Ново-Устькаменогорск	
скорые	3.50
пассажирские	3.21
грузо-пассажирские	2.78