

## **Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам**

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614.  
Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 16 ноября 2011 года № 7297

В соответствии с подпунктом 17) статьи 13 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте», **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемую Методику расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам (далее – Методика).
2. Местным исполнительным органам при формировании тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа руководствоваться положениями Методики.
3. Департаменту автомобильного и водного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Жансугуров Б.А.) обеспечить государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан и его официальное опубликование в установленном законодательством порядке.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Дуйсебаева А.Ж.
5. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования.

*Министр*

*Б. Камалиев*

Утверждена  
приказом Министра транспорта  
и коммуникаций  
Республики Казахстан  
от 13 октября 2011 года № 614

## **Методика расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам**

### **1. Общие положения**

1. Настоящая Методика расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам (далее – Методика) разработана в соответствии с подпунктом 17) статьи 13 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте» и предназначена для обеспечения единообразной методической основы расчета тарифов на регулярные междугородные внутриобластные и межобластные, городские, пригородные и соединяющие населенные пункты (поселки, аулы, села) с районными или областными центрами, городами республиканского значения (столицей) автомобильные перевозки пассажиров и багажа.

2. Методика применяется на всей территории Республики Казахстан для всех физических и юридических лиц независимо от форм собственности, обслуживающих в соответствии с разрешительными документами регулярные внутриреспубликанские автомобильные перевозки (далее – перевозчики).

3. Правоотношения, связанные с тарифами на регулярные международные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, регламентируются Конвенцией о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, ратифицированной Законом Республики Казахстан от 22 февраля 2000 года № 38 (далее – Конвенция), а также международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан.

При организации регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа

основой является договор о совместной деятельности, заключаемый между перевозчиками государств-участников Конвенции или международных договоров в котором определяются тарифы и расписание движения, предварительно согласованные с соответствующими уполномоченными органами в области автомобильного транспорта государств.

## **2. Порядок определения стоимости проезда пассажиров и провоза багажа на регулярных маршрутах**

4. В рамках организации регулярных перевозок пассажиров и багажа местные исполнительные органы определяют стоимости проезда:

1) по маршрутам регулярных междугородных межобластных, межрайонных (междугородных внутриобластных), а в городах республиканского значения, столице – городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа – местные исполнительные органы области, городов республиканского значения, столицы;

2) по маршрутам регулярных городских (сельских), пригородных и внутрирайонных автомобильных перевозок пассажиров и багажа – местные исполнительные органы районов, городов областного значения.

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

6. По расчетным тарифам перевозчиков и после проверки их расчетов усредненные тарифы определяются в соответствии с Экономико-математической моделью формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа (без учета действующих льгот для отдельных категорий пассажиров) в рамках подведомственных маршрутов с учетом их региональной ориентированности.

7. Стоимость проезда пассажиров на городских маршрутах определяется единой для всех маршрутов данного города исходя из усредненного тарифа с математическим округлением до суммы, кратной пяти тенге, и без учета действующих льгот для отдельных категорий пассажиров.

8. На основании усредненных тарифов и расстояний между остановочными пунктами по соответствующим расписаниям движения на пригородные (в зависимости от ориентированности на отдельные населенные пункты), межобластные, внутриобластные и внутрирайонные маршруты определяются стоимости проезда пассажиров между остановочными пунктами подведомственных маршрутов, в том числе и между второстепенными остановочными пунктами на маршруте (разрабатывают тарифную сетку).

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

10. Стоимость проезда пассажиров на регулярных маршрутах корректируется в следующих случаях:

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

2) при неблагоприятных для перевозчиков изменениях условий перевозок в сравнении с согласованными сторонами характеристиками маршрута, таких как ухудшение дорожного покрытия, погодных условий, приведших к снижению доходов более чем на 15 %.

11. Стоимость проезда пассажиров и провоза багажа на вновь открываемых регулярных маршрутах определяется исходя из усредненного тарифа, действующего на дату заключения с перевозчиком соответствующего Договора.

## Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа

### 1. Порядок определения расчетного и усредненного тарифа

1. В целях обеспечения методологического единообразия технологии расчетов по обоснованию тарифов на проезд в автобусах (микроавтобусах) всех видов регулярных маршрутов, эти расчеты выполняются с использованием унифицированной экономико-математической модели следующего вида:

формула (1)

где:  $T_p$  – расчетный тариф для данного маршрута;

$\sum Z_i$  – общая годовая сумма нормативных (расчетных) затрат перевозчика на обслуживание данного маршрута по всем  $i$ -ым статьям расходов (Топливо, Смазочные материалы, Ремонт и техническое обслуживание автобусов, Замена и ремонт автошин, Амортизация автобусов, Заработная плата водителей и кондукторов, Накладные расходы), рассчитываемые в порядке, определенном в пункте 5;

$K_{\text{НДС}}$  – коэффициент, учитывающий образование дохода для уплаты налога на добавленную стоимость (далее – НДС);

$K_p$  – коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика по обслуживанию данного маршрута (принимается в пределах от 1,15 до 1,25, то есть, как правило, 15-25 %);

$K_A$  – коэффициент, учитывающий услуги автовокзалов (для городских маршрутов  $K_A = 1,0$ , так как перевозчики городских маршрутов не используют услуги автовокзалов);

$L$  – годовой пробег автобусов на данном маршруте в соответствии с показателями характеристики маршрута и расписаниями движения автобусов;

$q$  – паспортная пассажировместимость автобуса (для городских и пригородных маршрутов – общая вместимость с учетом нормативного наполнения накопительных площадок, для автобусов особо малого класса (микроавтобусов) – вместимость по местам для сидения, для междугородных маршрутов – вместимость по местам для сидения);

– средний коэффициент использования пассажировместимости автобусов;

$T$  – тарифное расстояние поездки пассажиров в километрах (далее – км.).

2. Усредненный тариф по отдельным категориям регулярных маршрутов определяется как средневзвешенная величина расчетных тарифов по этим маршрутам на основе следующей формулы:

формула (2)

где:  $T_i$  – расчетный тариф, определенный с использованием формулы (1) по каждому  $i$ -ому маршруту;

$Q_i$  – среднесуточный расчетный объем перевозок пассажиров по каждому  $i$ -ому маршруту;

при этом:  $Q_i = A_m \times q \times z$ , формула (3)

где  $A_m$  – количество автобусов в день на маршруте по графику;

$q$  – коэффициент сменяемости пассажиров в течение 1-го рейса;

$z$  – количество рейсов, выполняемых каждым автобусом на маршруте;

$f$  – частота (встречаемость) категории регулярных маршрутов (на регулярных маршрутах вследствие различий в протяженности маршрутов и пассажиропотоках на них  $f = 1,0$ ).

3. Обоснование расчетных тарифов на регулярные маршруты осуществляется перевозчиками в следующем порядке:

1) на основании документа организатора конкурса «Основные характеристики маршрутов внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа, выставляемых на конкурс «\_\_» \_\_\_\_\_ года» согласно приложению 5 к Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 2 июля 2011 года № 767, а также собственной учетной информации перевозчика, уточняются следующие исходные данные по соответствующему маршруту:

номер и наименование маршрута по начальному и конечному пункту следования;

количество промежуточных пунктов на маршруте в прямом (в числителе) и обратном (в знаменателе) направлениях;

протяженность маршрута в прямом и обратном направлениях, а для пригородных и внутриобластных маршрутов в том числе в границах города и других населенных пунктов;

средняя эксплуатационная скорость движения на маршруте в прямом и обратном направлениях;

количество кругорейсов в рабочие и выходные дни;

время по графику на выполнение кругорейса;

среднесуточный пассажиропоток и пассажирооборот (по отчету, результатам обследования, прогнозу);

время работы на маршруте по графику в рабочие и выходные дни с указанием начала и окончания работы;

количество автобусов на маршруте по графику в рабочие и выходные дни;

интервал движения автобусов на маршруте по расписанию в рабочие и выходные дни;

паспортная вместимость автобусов на маршруте по местам для сидения пассажиров и общая (с учетом вместимости накопительных площадок);

экспертно-оценочные (или установленные по результатам обследования) средняя дальность поездки пассажиров (тарифное расстояние) коэффициенты наполняемости автобусов и сменяемости пассажиров в них на маршруте;

марка автобусов (согласно реестру маршрутов).

Корректировки в показатели характеристики маршрутов после их конкурсного распределения могут вноситься только по согласованию между местными исполнительными органами и перевозчиком;

2) рассчитывается общий годовой пробег автобусов на маршруте ( $L$ ) по формуле:

$$L_{об} = D_p \times A_m (n \times k_p + 0),$$

формула (4)

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

$n$  – ежедневное количество кругорейсов на маршруте каждого автобуса по расписанию;

$k_p$  – протяженность кругорейса на маршруте в км;

$0$  – ежедневный нулевой пробег, км.

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

3) уровень коэффициента использования пассажироместимости ( ) автобусов на маршруте определяется по результатам обследования пассажиропотоков или исходя из усредненных показателей в зависимости от класса автобусов и видов регулярных маршрутов, установленных местными исполнительными органами на городских и пригородных маршрутах (отдельно по ориентированности к населенным пунктам) на уровне от 0,3 до 0,9, а для междугородных маршрутов – 0,65);

4) если отчетные показатели и результаты обследования пассажиропотоков на данном и/или сравнимых по интенсивности пассажиропотоков маршрутах подтверждают более высокий уровень фактического использования вместимости автобусов, принимается в расчет соответственно достигнутый уровень показателя;

5) определяется расчетное тарифное расстояние поездки пассажиров (  $T$  ).

Средняя дальность поездки пассажиров в автобусах городских и пригородных маршрутов с единым тарифом на всем протяжении маршрута, определяется по результатам обследования пассажиропотоков или, при отсутствии таких данных, по формуле:  $T = P_{\phi} / Q_{\phi}$ , т.е. делением фактического (отчетного) объема пассажирооборота на фактический (отчетный) объем перевозок пассажиров на маршруте.

Для междугородных автобусных маршрутов, а также пригородных маршрутов с тарифными участками местными исполнительными органами устанавливается единое тарифное расстояние (в зависимости от ориентированности на отдельные населенные пункты), но не менее 3,33 км для пригородных маршрутов и 10 км – для внутриобластных маршрутов;

6) рассчитывается общая годовая сумма затрат перевозчика на обслуживание данного маршрута (  $3i$  ) в порядке, изложенном в разделе 2 данной Экономико-математической модели расчета тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа;

7) после выполнения всех последовательных действий в соответствии с разделом 1 определяется расчетный тариф по формуле (1).

## **2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов**

4. В целях обеспечения необходимой объективности расчетов затрат, соблюдения последовательного единообразия методологии этих расчетов для любых маршрутов вне зависимости от персоналий потенциальных претендентов на их обслуживание, за основу принят нормативный подход с минимальным привлечением в схемы расчетов трудно проверяемых на достоверность отчетных данных.

Ниже приведенные схемы расчетов нормативных эксплуатационных расходов перевозчика являются укрупненными.

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

1) расходы на автомобильное топливо в расчете на общий пробег автобусов, используемых на обслуживании данного маршрута, определяются исходя из базовой нормы расхода топлива на 100 км с учетом всех действующих надбавок и фактической цены 1 литра бензина (дизтоплива) на автозаправочной станции (далее – АЗС) на дату объявления местными исполнительными органами о принятии расчетов тарифов (рекомендуется указать в объявлении):

$$З_T = 0,01 \times L_{об} \times H_T \times K_H \times Ц_T ,$$

формула (5)

где  $L_{об}$  – общий годовой пробег автобусов при обслуживании данного маршрута (формула (4));

$H_T$  – базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километров пробега автобуса, определяется в соответствии с Нормами расходов горюче-смазочных материалов и расходов на содержание автотранспорта, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 (далее – Нормы расхода топлива);

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

$Ц_T$  – среднемесячная стоимость 1 литра топлива за предшествующий месяц в регионе, определяется местными исполнительными органами;

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

2) расходы на смазочные материалы определяются в процентах от расходов на автомобильное топливо:

$$З_{см} = 0,01 \times t_{см} \times З_T$$

формула (6)

где:  $t_{см}$  – усредненное значение нормы расхода смазочных материалов в процентах от стоимости расхода топлива, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;

3) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний могут приниматься в пределах 25 % от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута. Отсюда:

$$З_{рТ} = 0,25 \times A_M \times K_p \times Ц,$$

формула (7)

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

$Ц$  – средняя остаточная балансовая стоимость 1 автобуса или среднерыночная стоимость (определяемая организациями, осуществляющими оценочную деятельность) 1 автобуса, из закрепленных на маршруте, в тенге;

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

$$З_{ш} = \frac{Ц_{ш} \times m \times L_{об}}{L_{ш} \times K_{ш}}$$

формула (8)

где:  $L_{об}$  – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута;

$Ц_{ш}$  – среднерыночная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге;

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

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

$K_{ш}$  – коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;

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

$$З_a = 0,25 \times A_m \times K_p \times Ц,$$

формула (9)

где: 0,25 – рекомендованная Налоговым Кодексом Республики Казахстан норма амортизации по автотранспорту в размере 25 %;

$Ц$  – средняя остаточная балансовая стоимость 1 автобуса или среднерыночная стоимость (определяемая организациями, осуществляющими оценочную деятельность) 1 автобуса, из закрепленных на маршруте, в тенге.

$K_p$  – коэффициент резерва автобусов;

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

$$З_{зп} = M_p \times (Z_B \times N_B + Z_K \times N_K) \times A_m \times K,$$

формула (10)

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

$Z_B$  и  $Z_K$  – средняя месячная зарплата водителя автобуса и кондуктора соответственно, в тенге;

$N_B$  ( $N_K$ ) – количество водителей (кондукторов), закрепленных за каждым автобусом на маршруте;

$K$  – коэффициент, учитывающий социальные начисления на заработную плату и страхование работников, определяется по отчетным данным перевозчика. При отсутствии отчетной информации принимается по конкретным расчетам. Примерное значение этого индекса составляет 1,15 – 1,30.

7) предельная сумма накладных расходов не должна превышать 20 % от совокупной суммы прямых статей затрат по обслуживанию данного маршрута (3j)

$$З_n = 0,2 (З_m + З_{см} + З_{pm} + З_{ш} + З_a + З_{зп}),$$

формула (11)

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

Сумма накладных расходов в составе эксплуатационных затрат на обслуживание маршрута может уточняться в границах указанного предельного размера с использованием следующей формулы:

формула (12)

где: – уточненная сумма накладных расходов;

$K_{14}$  – общие и административные расходы за последний отчетный год по отчету о прибылях и убытках по форме согласно приложению 3 к приказу Министра финансов Республики Казахстан от 20 августа 2010 года № 422, зарегистрированного в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6452 (далее – Отчет о прибылях и убытках) по коду строки 014;

$K_{11}$  – себестоимость реализованных товаров и услуг предприятия за последний отчетный год по Отчету о прибылях и убытках по коду строки 011.

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

$$Z_i = Z_m + Z_{cm} + Z_{pt} + Z_{ш} + Z_a + Z_{зп} + Z_n ,$$

формула (13)

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

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

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

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

|              |      |
|--------------|------|
| до 500 км    | 0,15 |
| свыше 500 км | 0,10 |

Данный документ не является официальным источником опубликования.  
 © 2012. РГП Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан.