



О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 186 "Об утверждении Методики определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям"

Приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 5 июня 2026 года № 141. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 8 июня 2026 года № 38914

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 186 "Об утверждении Методики определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 12992) следующие изменения:

преамбулу изложить в следующей редакции:

"В соответствии с подпунктом 34-22) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" **ПРИКАЗЫВАЮ:**";

Методику определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям, утвержденную 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.

исполняющий обязанности

Министра транспорта

Республики Казахстан

М. Калиакпаров

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство финансов

Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАНО"

Министерство национальной экономики
Республики Казахстан

Приложение к приказу
исполняющий обязанности
Министра транспорта
Республики Казахстан
от 5 июня 2026 года № 141
Утверждена приказом
исполняющего обязанности
Министра по инвестициям
и развитию
Республики Казахстан
от 24 февраля 2015 года № 186

Методика определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям

Глава 1. Общие положения

1. Настоящая Методика определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям (далее – Методика) разработана в соответствии с подпунктом 34-22) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан "О железнодорожном транспорте" (далее – Закон) и определяет предельные уровни цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям.

2. В целях применения настоящей Методики используются следующие понятия:

1) таблица повышающих и понижающих коэффициентов динамического тарифного управления – таблица с указанием понижающих, базовых, и повышающих коэффициентов, применяемых в цене (тарифе) в зависимости от периода совершения покупки и уровня загрузки поезда, курсирующих по социально значимым сообщениям;

2) уровень комфортабельности – условия проезда с учетом технического оснащения вагона, дополнительных сервисных услуг в пути следования и других условий проезда пассажиров в поездах, курсирующих по социально значимым сообщениям;

3) уровень цены (тарифа) проезда пассажиров – цена (тариф) проезда пассажира в поездах, курсирующих по социально значимым сообщениям со станции отправления до станции назначения, без учета сборов, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 545 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 13714);

4) МВПС – моторно-вагонный подвижной состав, включающий в себя электропоезда и дизельпоезда;

5) плацкартная часть тарифа – часть тарифа, установленная на основе соответствующих ставок Межгосударственного пассажирского базового тарифа плацкартной части в зависимости от расстояния следования пассажира и типа вагона в соответствии с пунктом 3 постановления Кабинета Министров Республики Казахстан от 24 февраля 1995 года № 203 "О тарифах на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом" (далее – Постановление);

6) билетная часть тарифа – часть тарифа, установленная на основе соответствующих ставок Межгосударственного пассажирского базового тарифа билетной части в зависимости от расстояния следования пассажира, категории поезда и типа вагона в соответствии с пунктом 3 Постановления;

7) перевозчик – лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства;

8) уполномоченный орган – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в сфере железнодорожного транспорта, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан – межотраслевую координацию;

9) договор – договор на долгосрочное субсидирование расходов перевозчика, связанных с осуществлением перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, заключенный между уполномоченным, местными исполнительными органами и перевозчиком.

3. Настоящая Методика применяется при расчете предельного уровня цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям.

Глава 2. Определение предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям

4. Определение предельного уровня цены (тарифа) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям по каждому поезду (от станции формирования до станции оборота) в разрезе типов пассажирских вагонов, электро-дизельных поездов производится по следующей формуле:

$$P_{\text{пред.ур.тар.}} = P_{\text{тариф.}} * K_{\text{пов.цен}}$$

где,

$P_{\text{пред.ур.тар.}}$ – предельный уровень цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям в разрезе типов пассажирских вагонов, электро-дизель поездов;

$P_{\text{тариф.}}$ – цена (тариф) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям по каждому поезду (от станции формирования до станции оборота) в

разрезе типов пассажирских вагонов, классов вагонов МВПС, рассчитанная в соответствии с пунктами 6 и 7 настоящей Методики;

$K_{\text{пов.цен}}$ – коэффициент предельного уровня повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям.

5. Коэффициент предельного уровня повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям для определения предельного уровня цены (тарифа) рассчитывается по следующей формуле:

$$K_{\text{пов.цен}} = ((R_{\text{перевозчика}} - D_{\text{перевоз}} - N_{\text{утв.бюдж.}}) / D_{\text{перевоз}}) + 1$$

где,

$K_{\text{пов.цен}}$ – коэффициент предельного уровня повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям;

$R_{\text{перевозчика}}$ – расходы перевозчика, рассчитанные в соответствии с Методикой определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям, утвержденной приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 167 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11541) (далее – Методика определения объемов субсидирования);

$D_{\text{перевоз}}$ – доходы от перевозок пассажиров по социально значимым сообщениям, рассчитанные в соответствии с Методикой определения объемов субсидирования без учета повышения цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям;

$N_{\text{утв.бюдж.}}$ – сумма субсидий по бюджетной программе "Субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям".

6. Цена (тариф) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым межобластным, межрайонным (междугородным внутриобластным) и пригородным сообщениям для определения предельного уровня цены (тарифа) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям для каждого поезда в разрезе типов пассажирских вагонов рассчитывается по следующей формуле:

$$P_{\text{тариф}} = (P_{\text{бил}} * K_{\text{комф}} + P_{\text{плацк}} * K_{\text{комф}}) * R_{\text{шв.фр}} * R_{\text{ндс}} * K_{1...n} * K_{\text{место}} * K_{\text{дту}}$$

где,

$P_{\text{тариф}}$ – цена (тариф) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым межобластным, межрайонным (междугородным внутриобластным) и пригородным сообщениям за отчетный период по каждому поезду (от станции формирования до станции оборота) в разрезе типов пассажирских вагонов;

$P_{\text{бил}}$ – билетная часть тарифа;

$R_{\text{плацк}}$ – плацкартная часть тарифа;

$K_{\text{комф.}}$ – коэффициент в соответствии с Таблицей тарифных коэффициентов комфортабельности, указанные в приложении 2 к настоящей Методике;

$R_{\text{шв.фр.}}$ – курс швейцарского франка к тенге, установленного в соответствии с пунктом 5 Постановления по официальному курсу Национального Банка Республики Казахстан по состоянию на 1 октября 2002 года;

$R_{\text{ндс}}$ – ставка налога на добавленную стоимость, установленная в соответствии с Налоговым кодексом Республики Казахстан;

$K_{1\dots n}$ – коэффициент индексации, установленный с 1995 года в соответствии с пунктом 4 Постановления с учетом изменений в соответствии с условиями заключенного Договора;

$K_{\text{место}}$ – понижающий и повышающий коэффициент в Таблице понижающих и повышающих коэффициентов в зависимости от расположения мест в вагоне в соответствии с приложением 3 к настоящей Методике;

$K_{\text{дту}}$ – понижающие и повышающие коэффициенты в Таблице повышающих и понижающих коэффициентов динамического тарифного управления в соответствии с приложением 1 к настоящей Методике.

При этом перевозчик самостоятельно принимает решение о применении понижающих и повышающих коэффициентов динамического тарифного управления согласно приложению 1 к настоящей Методике. В случае принятия такого решения, указанные коэффициенты применяются в полном объеме ко всем периодам и уровням загрузки, предусмотренным таблицей повышающих и понижающих коэффициентов динамического тарифного управления. Частичное или выборочное использование отдельных коэффициентов таблицы повышающих и понижающих коэффициентов динамического тарифного управления не допускается.

7. Уровень цены (тарифа) на услуги по перевозке пассажиров в МВПС, курсирующие по социально значимым межобластным, межрайонным (междугородным внутриобластным) и пригородным сообщениям для определения предельного уровня цены (тарифа) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям рассчитывается по следующей формуле:

$$P_{\text{тариф}} = P_{\text{ставка.приг}} * L * R_{\text{ндс}} * K_{\text{комф } 1\dots n}$$

где,

$P_{\text{тариф}}$ – цена (тариф) на услуги по перевозке пассажиров в МВПС, курсирующие по социально значимым межобластным, межрайонным (междугородным внутриобластным) и пригородным сообщениям;

% занятия мест	45-40	39-30	29-20	19-10	9-5	4-2	1-0
0-10%	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,80
11-20%	0,75	0,80	0,80	0,80	0,75	0,80	0,85
21-30%	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,90	0,90
31-40%	0,85	0,85	0,85	0,90	0,90	0,95	0,95
41-50%	0,90	0,95	0,95	0,95	0,95	1,00	1,00
51-60%	0,95	0,95	1,00	1,00	1,05	1,05	1,10
61-70%	1,00	1,00	1,05	1,10	1,10	1,10	1,10
71-80%	1,10	1,10	1,10	1,15	1,15	1,15	1,15
81-90%	1,15	1,15	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
91-100%	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25

Приложение 2
к Методике определения
предельных уровней цен
(тарифов) на услуги
по перевозке пассажиров
по социально значимым
сообщениям

Таблица тарифных коэффициентов комфортабельности

№ п/п	Тип/ Класс вагона	Уровень комфортабельности	Размер предельного коэффициента	
			К билетной части	К плацкартной части
1	Гранд РМР/ 2 класс	2-х местное купе, наличие специализированного купе, в каждом купе душ, кондиционер, экологически чистый туалетный комплекс, в вагоне диспенсеры с бутилированной водой и др., наличие холодильника и СВЧ-печи в зависимости от конструктивных возможностей	2,18	2,19
		4-х местное купе, со складными спальными полками (нижние места трансформируются в четыре кресла для сидения)/ складными		

2	Турист/ 2 класс	спальными полками и с 2 складными спальными полками, оборудован общим и местным электрическим освещением, системой кондиционирования воздуха, экологически чистыми туалетами	1,5	1,53
3	Сидячие/ 2 класс	вагон с местами для сидения класса, оборудованный индивидуальными креслами, индивидуальным освещением, системой кондиционирования воздуха	1,5	1,5
4	CHARMEWS/ Купе/ 2 класс	вагон с 4 складными спальными полками 10 отсеков, оборудован специальными местами для багажа, диспенсером подачи питьевой холодной/горячей воды, общим электрическим освещением, системой кондиционирования воздуха, двумя экологически-чистыми туалетными комплексами с пеленальными столиками, системой видеонаблюдения, каждое место оборудовано индивидуальным электрическим освещением, электрическими розетками и USB-портами для подзарядки		1,5

		<p>мобильных устройств, подиум для подголовников, нижние места трансформируются в четыре кресла для сидения, полками можно манипулировать независимо друг от друга</p>	1,5	
5	<p>SHARMEWSb/ Купе/ 2 класс</p>	<p>(купейного типа, с местами для людей с ограниченными возможностями) 2 складными спальными полками 1 отсек, с 4 складными спальными полками 4 отсеков, оборудован специальными местами для багажа, диспенсером подачи питьевой холодной/горячей воды, общим электрическим освещением, системой кондиционирования воздуха, двумя экологически-чистыми туалетными комплексами с пеленальными столиками, системой видеонаблюдения, каждое место оборудовано индивидуальным электрическим освещением, электрическими розетками и USB-портами для подзарядки мобильных устройств, подиум для подголовников, нижние места трансформируются</p>		1,5

		в четыре кресла для сидения, полками можно манипулировать независимо друг от друга	1,5	
6	CHARMEWL/ Плацкарт/ 3 класс	с 4 складными спальными полками 10 отсеков и 2 складными спальными боковыми полками 9 отсеков, оборудован специальными местами для багажа, диспенсером подачи питьевой холодной/горячей воды, общим электрическим освещением, системой кондиционирования воздуха, двумя экологически-чистыми туалетными комплексам с пеленальными столиками, системой видеонаблюдения, каждое место оборудовано индивидуальным электрическим освещением, электрическими розетками и USB-портами для подзарядки мобильных устройств	1,5	1,5
	Купе/ 2 класс	вагон с 4-местными купе с жесткими местами для лежания, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, индивидуальной радиоточкой,		

7	Плацкарт/ 3 класс	системой вентиляции, резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, экологически чистыми туалетами, а также системой кондиционирования воздуха.	1,2	1,2
8	Купе/ 2 класс Плацкарт/ 3 класс	вагон с 4-местными купе с жесткими местами для лежания, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, индивидуальной радиоточкой, системой вентиляции, резервуаром с горячей и холодной питьевой водой, а также системой кондиционирования воздуха.	1,1	1,1
9	Купе/ 2 класс Плацкарт/ 3 класс	вагон с 4-местными купе с жесткими местами для лежания, оборудованный общим и индивидуальным электрическим освещением, индивидуальной радиоточкой, системой вентиляции, резервуаром с горячей и холодной питьевой водой.	1,0	1,0

Приложение 3
к Методике определения
предельных уровней цен
(тарифов) на услуги
по перевозке пассажиров
по социально значимым
сообщениям

Таблица понижающих и повышающих коэффициентов в зависимости от расположения мест в вагоне

№ п/п	Тип вагона	Расположение мест в вагоне	Размер коэффициента
1	Гранд РМР	Нижнее место	1,1
		Верхнее место	0,9
2	Турист	Нижнее место	1,1
		Верхнее место	0,9
3	Купе	Нижнее место	1,1
		Верхнее место	0,9
4	Плацкарт	Нижнее не боковое место	1,15
		Верхнее не боковое место	0,95
		Нижнее не боковое в последнем отсеке	1,1
		Верхнее не боковое в последнем отсеке	0,9
		Нижнее боковое место	1,1
		Верхнее боковое место	0,9
		Нижнее боковое в последнем отсеке	1,0
		Верхнее боковое в последнем отсеке	0,8
	Третья полка	0,8	

Приложение 4
к Методике определения предельных уровней цен (тарифов) на услуги по перевозке пассажиров по социально значимым сообщениям

Таблица тарифных коэффициентов комфортабельности в поездах МВПС, курсирующих в межобластных, межрайонных (междугородним внутриобластным), пригородных сообщениях

№ п/п	Класс вагона	Размер коэффициента
Межрайонное (междугороднее внутриобластное), пригородное сообщение		
1	1 класс	1,71
2	2 класс	1,59
3	3 класс	1,33
Межобластное сообщение		
4	1 класс	1,56
5	2 класс	1,46

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан