ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан»

ОТЧЁТ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПРОЕКТА

«Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (городских, пригородных, междугородних, межобластных, межрайонных и международных) перевозок и методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок»

Выполнение проекта осуществлено за счет целевого финансирования Корпоративным Фондом «KAZLOGISTICS»

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ:

- Экс-Министр транспорта РК, Председатель Правления КАО, Почетный автотранспортник, эксперт по автобусным пассажирским перевозкам - **Алигужинов Серик Карабатырович**;

- Кандидат технических наук, главный специалист НИИТК, эксперт по автобусным пассажирским перевозкам - **Алдабергенов Болат Мыхаевич**;

- Директор Ассоциации автотранспортников Карагандинской области, Почетный автотранспортник, эксперт по автобусным пассажирским перевозкам – **Буралкин Айнитдин;**

- Главный специалист Союза автотранспортников РК, Почетный автотранспортник, эксперт по автомобильному транспорту – Бейсембинов **Шахи Зада Рахимжанович**;

- Руководитель рабочей группы по выполнению исследования, Почетный автотранспортник, эксперт по автотранспортной отрасли - Генеральный Директор Союза автотранспортников РК - **Аманбаев Сабит Шаяхметович;**

- Специалист по оформлению, дизайну и подготовке материалов - **Табашникова Вера Васильевна.**

СОДЕРЖАНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ, УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ, СИМВОЛОВ, ЕДИНИЦ И ТЕРМИНОВ 3
ВВЕДЕНИЕ 6
I. АНАЛИЗ СИТУАЦИИ. 8
1. СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК 8
1.1. Характеристика парка автобусов 8
1.2. Безопасность дорожного движения. 15
1.3. Организация пассажирских перевозок в регионах. 22
1.3.1. Городские и пригородные автобусные перевозки. 25
1.3.2. Междугородные (внутриобластные, межобластные) и международные регулярные перевозки. Нелегальные перевозки. 30
1.4. Налогообложение на пассажирских автобусных перевозках. 36
1.5. Система электронного билетирования на общественном транспорте 41
1.6. Сводная таблица проблем и путей решения проблем на пассажирских автобусных перевозках 45
2. ОТРАСЛЕВОЕ (ГОСУДАРСТВЕННОЕ) РЕГУЛИРОВАНИЕ 48
2.1. Анализ фактического состояния дел по исполнению Комитетом транспорта Министерства инвестиций и развития РК, требований Закона от 4 июля 2003 года №476 «Об автомобильном транспорте». 50
2.2. Анализ исполнения уполномоченным органом «Основных задач государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта», утверждённых Законом Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте». 51
2.3. Анализ законодательства, регулирующего деятельность предпринимательства с местными исполнительными органами. 53
2.4. Эффективность государственной политики в автотранспортной отрасли .. 54
2.5. Транспортный контроль 56
2.6. Создание Министерства транспорта Республики Казахстан ……58
3. ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕСЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК. 589
4. SWOT- АНАЛИЗ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК.. 624
Выводы по SWOT-анализу. 635
5. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК 645
5.1. Недобросовестная конкуренция 645
5.2. Теневая экономика и нелегальные перевозки пассажиров 679
5.3. Невыполнение местными исполнительными органами требований законодательства и обязательств по субсидированию убытков перевозчиков. 702
5.4. Дефицит квалифицированных водителей категории «Д». 734
6. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК 757

6.1. Общие положения мирового опыта организации общественного транспорта. 757
6.2. Мировой опыт организации городского общественного транспорта 802
6.3. Исследование в области общественного транспорта Европы 824
7. ПРОВЕДЕНИЕ ОПРОСОВ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА 846
7.2. Анализ ответов 857
7.3. Выводы 934
II. КОМПЛЕКСНЫЕ МЕРЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН 935
1. РЕКОМЕНДАЦИИ ЦЕНТРАЛЬНЫМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ОРГАНАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАЗВИТИЯ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК. 935
2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ 956
2.1. Субсидирование убыточных перевозок 956
2.2. Организация проведения технических воздействий на подвижной состав 967
2.3. Организация медицинского осмотра водителей и технического осмотра подвижного состава 968
2.4. Организация предсменного технического осмотра автобусов 979
2.5. Организация контроля регулярности движения 979
2.6. Учет наличия производственно-технической базы и подвижного состава 989
2.7. Организация обследования пассажиропотоков 98
2.8. Принятие мер по повышению качества обслуживания пассажиров 99
2.9. Организация билетно-учетной системы 99
3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В НПА 1001
III. Методические рекомендации по организации автобусных перевозок для МЕСТНЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ……102
ИСТОЧНИКИ: 12425
ПРИЛОЖЕНИЯ К ОТЧЕТУ 12526
Приложение 1 к отчету. Сравнительная таблица внесения изменений в законодательство и НПА в области пассажирских автобусных перевозок .. 12526
Приложение 2 к отчету. Проект типового договора ЦДС 18485
Приложение 3 к отчету. Проект типового договора между оператором электронного билетирования и перевозчиком 20200
Приложение 4 к отчету.Типовое положение о контрольно-техническом пункте 22220
Приложение 5 к отчёту. Проект.Типовой договор аренды автобуса между победителем конкурса на регулярные перевозки пассажиров по маршрутам и собственником автобуса (ов) или микроавтобуса (ов)..... 225

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ, УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ, СИМВОЛОВ, ЕДИНИЦ И ТЕРМИНОВ

БДД – Безопасность дорожного движения
ДТП – Дорожно-транспортное происшествие
НИР – Научно-исследовательские работы
СРО – Саморегулируемая организация
МИР – Министерство по инвестициям и развитию РК
КАО – Союз автотранспортников Казахстана
НПП – Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен»
НПА – Нормативно правовые акты
УАТ – Управление автомобильного транспорта
АТ – Автомобильный транспорт
ИП – Индивидуальный предприниматель
МИО – Местный исполнительный орган
МНЭ РК – Министерство национальной экономики РК
ГСМ – Горюче-смазочные материалы
ГПО – Гражданско-правовая ответственность
ПК – Предпринимательский Кодекс РК
МФ РК – Министерство финансов РК
АТС – Автотранспортное средство
СМИ – Средства массовой информации
МСБ – Малый средний бизнес
НДС – Налог на добавленную стоимость
КПН – Корпоративный подоходный налог
ПДД – Правила дорожного движения
ТОО – Товарищество с ограниченной ответственностью
МВД РК – Министерство внутренних дел РК
ЧП – Частный предприниматель
УО – Уполномоченный орган
БДД – Безопасность дорожного движения
ПТБ – Производственно-техническая база
ПС – Подвижной состав
КРС – Контрольно ревизионная служба

ВВЕДЕНИЕ

Выполнение настоящего проекта «Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (городских, пригородных, междугородних, межобластных, межрайонных и международных) перевозок и методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок» осуществлено за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» (СТК).

Данный проект представляет собой третье исследование КАО, выполненное при финансировании СТК. В 2015-2016 г.г. были выполнены работы, раскрывающие ряд проблем сферы пассажирских автобусных перевозок:

1. **«Экономическое обоснование освобождения от уплаты КПН и НДС организаций, осуществляющих деятельность в сфере пассажирских, автобусных, городских и пригородных перевозок в РК».** В этой работе было проанализировано финансово экономическое положение автобусных парков при действующем налоговом законодательстве. Этот материал использован в данном проекте в главе 1.4. «Налогообложение на пассажирских автобусных перевозках».

Также надо отметить, что экономическое обоснование освобождения от уплаты КПН и НДС автобусных парков было представлено в МНЭ РК и МИР РК. На основе анализа представленного в обосновании, МНЭ провёл ряд совещаний по вопросу освобождения от уплаты КПН и НДС предпринимателей, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа, на которых предложение в целом было одобрено.

Решение МНЭ РК освободить перевозчиков от НДС на 2 года, изложено в письме на имя Первого Заместителя Премьер Министра РК Мамина А.У. №17-3/05-1985по пункту 3 Протокола совещания от 21мая 2018 года;

2. **«Анализ состояния и оценка эффективности обновления парка автотранспортных средств РК»**, детально раскрывший картину динамики износа парка автомобилей в Казахстане, что позволило обьективно оценить положение в отрасли. Анализ, представленный в работе, стал предметом рассмотрения ситуации в 2016-2017 г.г. в Правительстве Республики Казахстан.

Непосредственным результатом обсуждений явилась разработка и утверждение «Комплексной программы (дорожной карты) по развитию автобусных перевозок», предусматривающий выполнение 16 мероприятий при выделении 105 миллиардов тенге из Республиканского бюджета на обновление парка.

Материал этого исследования, был также в полной мере использован в настоящей работев разделе «Анализ ситуации. Характеристика парка автобусов».

Цель проекта: Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (внутриреспубликанских городских, пригородных, внутриобластных и межобластных) перевозок и методического пособия по организации пассажирских автобусных перевозок, с указанием обязанностей и прав сторон.

Задачи проекта: Анализ ситуации на пассажирских автобусных перевозках и подготовка предложений для внесения изменений в нормативные правовые акты. Объяснение сути организации регулярных автобусных перевозок пассажиров и багажа, при единообразном толковании норм, терминов и этапов процесса. Исключение произвольных интерпретаций действующих нормативно правовых актов в сфере автотранспорта общего пользования.

В пассажирских перевозках, по данным МИР РК, на автотранспорт приходится 99% от общего объема перевозок. При этом на 2 370 регулярных маршрутах занято 619 перевозчиков и участвует 18 тысяч автобусов. Из них эксплуатируется на городских маршрутах 10 500 и на пригородных – 1 550 единиц парка. Из 6 623 населенных пунктов, с числом жителей более 100 человек, 4 938 охвачены регулярным сообщением, что составляет 75 %.

Вместе с тем, крайняя степень износа парка автобусов и неудовлетворительное состояние по безопасности дорожного движения на пассажирских автобусных перевозках, стали предметом рассмотрения в 2016-2017 г.г. в Правительстве РК. Результатом обсуждений явилась разработка и утверждение «Комплексной программы (дорожной карты) по развитию автобусных перевозок, предусматривающий выполнение 16 значительных мероприятий при выделении 105 миллиардов тенге из Республиканского бюджета.

Настоящая работа призвана содействовать скорейшей реализации утвержденной комплексной программы и приведению организации пассажирнских автобусных перевозок в соответствие с требованиями законодательства Республики Казахстан.

I. АНАЛИЗ СИТУАЦИИ

1. СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. Характеристика парка автобусов

По данным МВД РК на 01.02.2018 года в Казахстане числилось 90 393 автобусов.

Для представления сегодняшнего состояния автотранспортного парка страны был запрошен и получен из Комитета административной полиции МВД РКэлектронный список (банк данных) автотранспортных средств, зарегистрированных в Республике Казахстан. Ниже приводится анализ полученных данных.

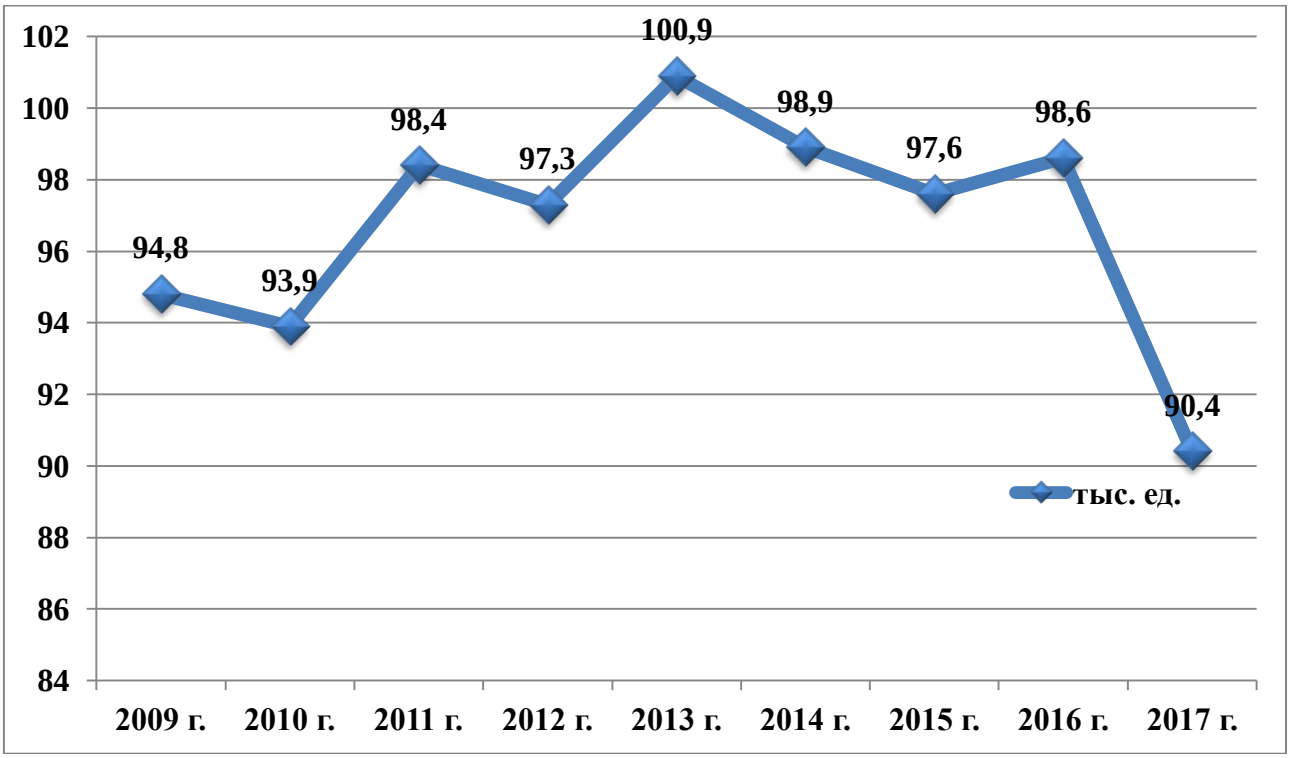
Наличие автобусов зарегистрированных на юридических и физических лицах приведено в *таблице 1*. Наличие автобусов за период 2008-2017 годы с разбивкой по регионам приведено на рис. 2. В период за 2008-2017 годы общее количество автобусов изменялось от 89,2 тыс.ед. в 2008 году до 90,4тыс.ед. в 2017 году. При этом пик численности пришёлся на 01.01.2013 года, когда было зарегистрировано 100 983 единиц *(рис.1.)*.

Таблица 1. Наличие автобусов в Республике Казахстан на 01.02.2018 г., тыс. единиц (количество зарегистрированных автобусов в РК)

№ п/п	Регион (области, города)	ТС физических лиц						ТС юридических лиц					
		до 5 лет	5-10 лет	10-15 лет	15-20 лет	20 лет выше	всего	до 5 лет	5-10 лет	10-15 лет	15-20 лет	20 лет выше	всего
1	АКМОЛИНСКАЯ	16	139	290	344	550	1 339	140	509	390	198	716	1 953
2	АКТЮБИНСКАЯ	21	219	436	462	410	1 548	173	861	548	223	289	2 094
3	АЛМАТИНСКАЯ	43	265	706	1 306	3 393	5 713	187	627	428	293	652	2 187
4	АТЫРАУСКАЯ	124	460	770	780	596	2 730	599	1 043	711	298	265	2 916
5	ЗАПАДНО КАЗАХСТАНСКАЯ	64	377	592	523	375	1 931	219	563	500	332	287	1 901
6	ЖАМБЫЛСКАЯ	34	190	543	542	2 018	3 327	83	544	202	124	465	1 418
7	КАРАГАНДИНСКАЯ	34	381	560	536	1 107	2 618	139	1 000	769	311	1 220	3 439
8	КОСТАНАЙСКАЯ	24	102	197	221	928	1 472	101	387	359	144	903	1 894
9	КЫЗЫЛОРДИНСКАЯ	15	336	818	974	1 834	3 977	158	326	228	121	252	1 085
1	МАНГИСТАУСК	55	41	78	68	721	2	16	89	572	217	205	2 050

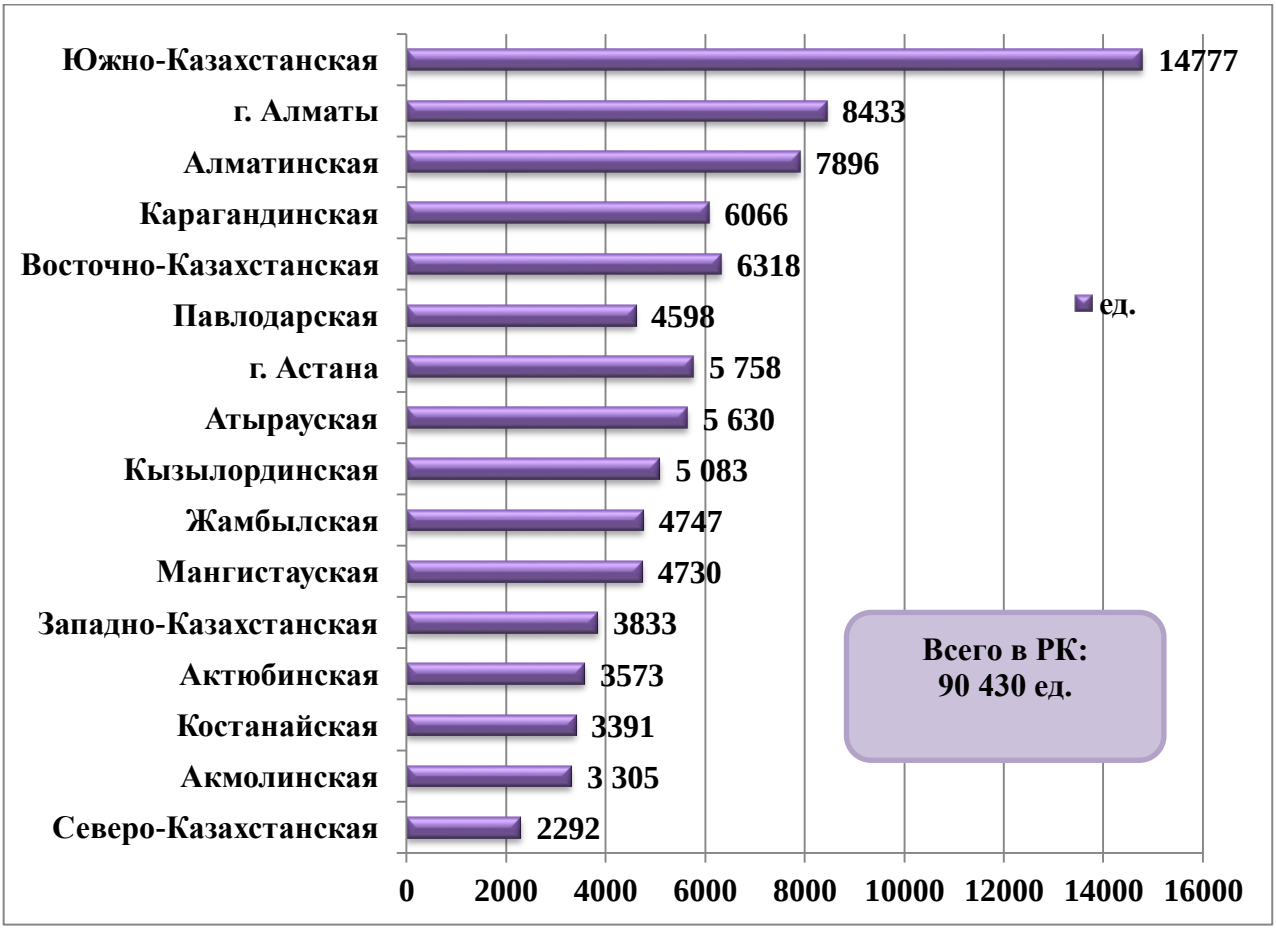
0	АЯ		2	2	0		650	6	0				
11	ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКАЯ	52	1075	1894	2459	6777	12257	189	879	527	276	661	2 532
12	ПАВЛОДАРСКАЯ	17	222	480	431	872	2022	201	715	466	245	968	2 595
13	СЕВЕРО-КАЗАХСТАНСКАЯ	31	171	237	158	371	968	79	324	322	136	454	1 315
14	ВОСТОЧНО-КАЗАХСТАНСКАЯ	56	576	690	802	1490	3614	225	747	577	286	847	2 682
15	Г. АСТАНА	34	280	427	512	828	2081	670	1372	760	317	512	3 631
16	Г. АЛМАТЫ	41	346	538	542	1317	2784	1079	2184	1196	535	676	5 670
ИТОГО		661	5551	9960	11272	23587	51031	4408	12971	8555	4056	9372	39 362

** Примечание: По данным Министерства внутренних дел РК.*



Примечание: Составлено по данным МВД РК

Рисунок 1. Динамика наличия автобусов в РК за 2009-2017 годы, тыс.ед.



Примечание: Составлено по данным МВД РК

Рисунок 2. Распределение автобусов по регионам РК в 2017 г.

У индивидуальных владельцев находятся около 60 % от общего количества автобусов (*таблица 2*).

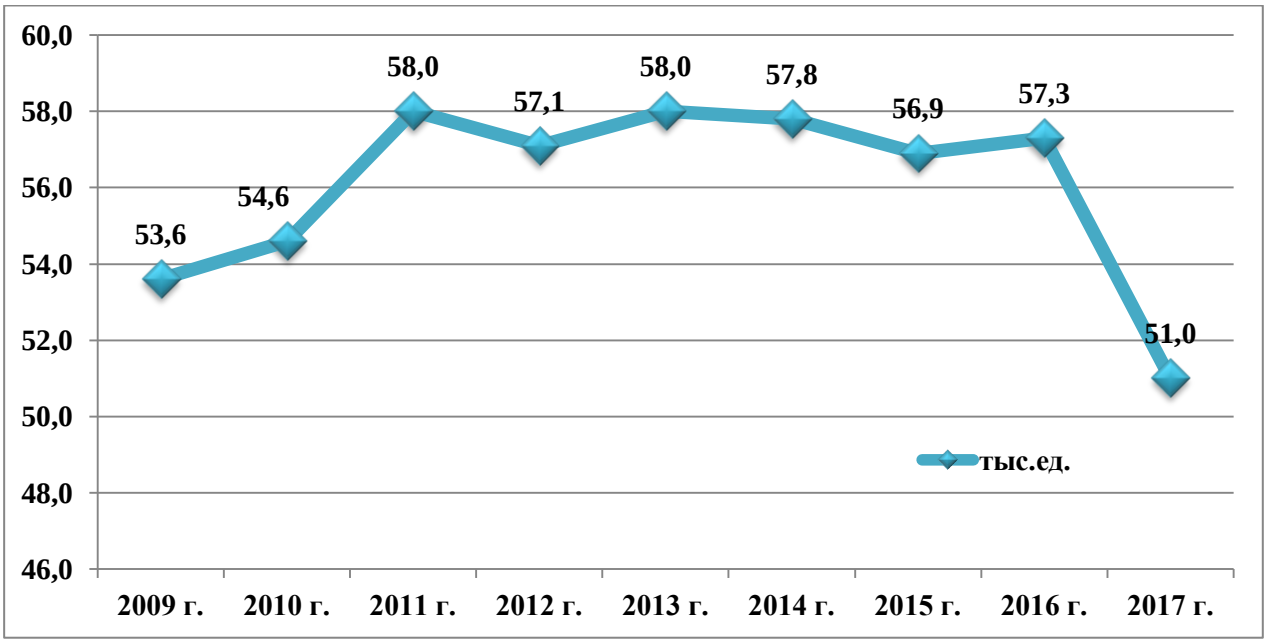
Таблица 2. Наличие автобусов у индивидуальных владельцев, (ед.)

	2008 *	2009 *	2010 *	2011 *	2012 *	2013 *	2014 *	2015 *	2016 *	2017 *
Республика Казахстан	51999	53638	54555	792 5	57 120	58022	57 815	56 909	57 325	51 085
Акмолинская	1275	1275	1109	1551	1614	1463	1 584	1 534	1 589	1 346
Актюбинская	2185	2 125	2 022	1 30	1843	1851	1 833	1 781	1 974	1 542
Алматинская	4 946	5 750	5 571	7 347	5804	5 213	6 238	6 318	6 380	5 692
Атырауская	2 690	2 507	2 612	2 777	2 936	2 976	2 942	2 8 3	2 639	2 737
Западно-Казахстанская	3 566	3 677	3 898	4 058	2 484	2 406	2 398	2 272	1 5 0	1 938
Жамбылская	2 215	2 264	2 901	3 737	3 00	3 670	3 656	3 634	6 153	3 329
Карагандинская	2 739	2 460	2 923	2 806	2 856	3 023	2 624	2 596	2 010	2 622
Костанайская	2 148	2 048	1 865	1 822	1 765	1 806	1 586	1 548	1 639	1 481
Кызылординская	3 400	3 82	3 603	3 804	4 057	4 270	4 322	4 383	4 547	3 99 9

Мангистауская	2 336	2 441	2 512	2 558	2 681	2 788	2 918	921	2 897	2 668
Южно-Казахстанская	11 116	11 294	11 53	12 074	12 723	14 124	13 623	13 310	13 446	12 246
Павлодарская	2 218	2 191	2 184	2 393	478	2 931	2 653	2 444	2 147	2 029
Северо-Казахстанская	636	726	708	712	1 240	771	1220	1200	1519	971
Восточно-Ка ахстанская	2 750	2 787	2 818	2 973	3 623	3 736	3 9 5	3 992	4 049	3 627
г.Астана	3 016	3 027	3 027	2 425	2 796	2 412	2 536	2 485	2 122	2 77
г.Алматы	4 763	5 684	5 264	4 958	4 620	4 58 2	3 767	3 598	2 664	2 781

Примечание: По данным Министерства внутренних дел РК.

Как видно, доля автобусов, имеющихся в наличии у индивидуальных владельцев, в общей численности этих типов автотранспортных средств значительно превышает половину. Это связано с массовым приобретением автомобилей и переходом их владельцев в режим льготного налогового обложения по патентной системе. Осуществление деятельности в рамках индивидуального предприятия позволяет снизить до минимума налоговые выплаты, что в условиях жесткой конкуренции дает финансово-экономическое преимущество перед автотранспортными предприятиями.



Примечание: Составлено по данным МВД РК

Рисунок 3. Динамика наличия автобусов у индивидуальных владельцев за 2009-2017 годы, тыс.ед.

Таблица 3. Распределение АТС по принадлежности – юридические и физические лица, 2017 г.

Тип АТС	Коли-чество	Юридическое лицо		Физическое лицо	
		Количество	(%)	Количество	(%)
Автобусы	90 430	39345	43,50%	51085	56,50%

Примечание: анализ Союза автотранспортников Казахстана

В г. Астана зарегистрированы 5758 автобусов (6,37 %). В Алматы зарегистрировано 8433 автобусов (9,32 %).

Важным показателем при использовании автотранспортных средств является возрастной состав автомобилей. В *таблице 4* приведено распределение АТС по году выпуска (возраст АТС) за 2017 г.

Таблица 4. Распределение АТС по году выпуска (возраст АТС), 2017 г.

Тип АТС	Количество	1960- 1990 г.		1991-1995 г.		1996- 2000 г.	
Автобусы	90 430	18506	20,46%	10307	11,39%	8106	8,96%

2001- 2005 г.		2006-2010 г.		2011-2014 г		2015-2017г.	
16895	18,68%	17386	19,22%	14190	15,69%	5040	5,57%

Примечание: По результатам анализа Союза автотранспортников Казахстана

В составе парка автобусов 31,85 % имеет возраст более 23 лет, 8,96 % имеет возраст 19-22 лет, 18,68 % имеет возраст 13-18 лет, 19,22 % имеет возраст 8-12 лет, 15,69 % имеет возраст 5-8 лет и 5,57 % имеет возраст менее 5 лет. Порядка 59,49 % автобусов имеет возраст более 12 лет.

Наличие в составе автотранспортных средств большого количества старых автобусов оказывает существенные отрицательные последствия в их применении. Ухудшаются показатели БДД, повышаются эксплуатационные расходы автомобилей на топливо и запасные части, снижается уровень технической готовности. Эти факторы приводят к увеличению себестоимости перевозок. Автотранспортные средства в возрасте старше 10 лет не отвечают настоящим экологическим требованиям и дают повышенные вредные выбросы в окружающую среду.

В составе парка преобладает принадлежность автобусов физическим лицам. 59,53% автобусов принадлежат физическим лицами, а 40,47% – юридическим лицам. Большинство автобусов находится у мелких и средних владельцев.

Распределение автобусов по количеству мест за 2017 г. показано в *таблице 5*. Как видно, 62,09 % автобусов имеют малую вместимость, до 20 мест, 36,54% автобусов имеют вместимость 20-60 мест и всего 1,36% автобусов имеют вместимость более 60 мест. Это показывает существенный дефицит автобусов с большой пассажировместимостью.

Таблица 5. Распределение автобусов по количеству мест, 2017 г.

Тип АТС	Коли-чество	0-20 мест		20-60 мест		>60 мест	
		Коли-чество	(%)	Коли-чество	(%)	Коли-чество	(%)
Автобусы	90 430	56155	62,09	33047	36,54	1228	1,36

Примечание: По результатам анализа Союза автотранспортников Казахстана

Основным показателем успешности предпринимательства в автотранспортной отрасли является ежегодное увеличение общего количества и улучшение качественного состава парка автотранспортных средств (АТС). Поэтому, особого внимания заслуживает ситуация с износом парка автотранспортных средств в стране. **Количество автобусов старше 20 лет составляет свыше 30 тысяч (более 30%), старше 10 лет свыше 50 тысяч (более 60%).**

Критическая степень износа парка автобусов потребовала вмешательства Правительства РК. В результате, с целью обновления подвижного состава и улучшения ситуации 12.07.18 г. была утверждена «Комплексная программа (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок».

Программа предусматривает выделение в период 2018 – 2021 годы 105 млрд. тенге из Республиканского бюджета, что в свою очередь позволит дополнительно привлечь 245 млрд. тенге заёмных средств.

Реализация этих мероприятий позволит по планам Правительства РК в 2022 году ликвидировать существующий критический износ автобусного парка (свыше 12 лет – 6545 ед.), в 2025 году – потенциально критический износ (старше 7 лет) на 77 %.

Техническое состояние автотранспортного парка, статистика ежегодных технических осмотров АТС за 2011-2017 годы

В действовавшей до 26.03.15 г. поправке к постановлению Правительства Республики Казахстан от 17 мая 2011 года № 523 «Об утверждении Правил организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств» была установлена периодичность прохождения обязательного технического осмотраавтобусов, с числом мест для сидения более 8 (кроме места водителя) – раз в шесть месяцев.

Статистические данные ежегодных технических осмотров автобусов за 2011-2017 годы, согласно результатов проведённого в 2015 году исследования, приведены в *таблице 6* (по данным Комитета транспорта МИР РК).

Таблица 6. Прохождение АТС ежегодных технических осмотров за 2011-2017 годы

.	Показатели		2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
"D" Автобусы	Наличие типа АТС	ед.	98 441	97 268	100 883	98 954	97 688	98652	90430
	представлено на ТО и % от наличия	ед.	60 557	63 271	83 309	92 727	95 324	88287	77310
		%	*61,5*	*65*	*82,6*	*93,7*	*97,6*	*89,5*	*85,5*
	прошли ТО и % от представленного	ед.	59 069	58 768	74 666	83 025	86 547	81343	73186
		%	*97,5*	*92,8*	*89,5*	*89,5*	*90,8*	*82,5*	*80,9*
	не прошли ТО и % от представленного	ед.	1 488	4 503	8 643	9 702	8 777	6944	4124
		%	*2,5*	*7,2*	*10,5*	*10,5*	*9,2*	*7,0*	*4,6*

Источник: Комитет транспорта МИР РК, [3]

В 2017 г. по категории автобусы на технический осмотр были представлены 77310 ед., что составляет 85,5% от имеющегося наличия 90430 ед. Из представленных на технический осмотр автобусов прошли ТО 73186 ед. (80,9%) и не прошли технический осмотр 4 124 ед. (4,6%).

Количество предъявляемых к техническому осмотру имеющихся в наличии автобусов, с учетом того, что они проходят технический осмотр два раза в год, должно быть в два раза больше.

Фактически было представлено 42,7%, не представлено 57,3% от подлежащего к техническому осмотру количества автобусов.

Также, ежегодно по техническому состоянию не проходят технический осмотр до 10,5% предъявленного количества автобусов.

Основными причинами значительного количества не пройденных технический осмотр автотранспортных средств являются:

– намеренное непрохождение технического осмотра из-за неудовлетворительного состояния транспортного средства, связанного с высокой степенью износа;

– приобретение поддельных талонов технического осмотра и диагностических карт, не прошедших технический осмотр автомобилей.

Решение обозначенных проблем возможно путем усиления транспортного контроля и консолидации всех функций по контролю за автомобильным транспортом в Комитете транспорта МИР РК.

Для автобусов существующая нормативно-техническая база отражает обязательные требования по безопасности автомобилей (технический регламент и стандарты), а также устаревшие требования по техническому обслуживанию (Правила технической эксплуатации автомобилей), ориентированные на советскую систему планово-предупредительного обслуживания и ремонта (система ТО-1, ТО-2 и ТР).

Система технических осмотров автотранспортных средств должна быть пересмотрена и реформирована, с учетом принципов, сочетающих эффективный контроль, ответственность за безопасность и качество предоставляемых предприятиями автосервиса услуг, а также саморегулирования, когда субъекты перевозочной деятельности могут выбирать способы поддержания технического состояния парка автомобилей в исправном состоянии собственными силами или обслуживанием в сервисных предприятиях.

1.2. Безопасность дорожного движения

Статистика дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Казахстане производится в соответствии со сведениями отчета формы № ДТП-1 «О лицах, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях».

Согласно статистике в период за 2011-2017 годы число ДТП на автомобильных дорогах колебалось от 11 955 в 2011 г. до 17 019 в 2017 г. За этот период: в 2011 г. погибли 2 449 чел., ранены 22 902 чел.; в 2017 г. погибли 2 086 чел., ранены 22 256 чел.

Таким образом, в Казахстане наблюдается высокий уровень по количеству погибших в ДТП. 24,2 человека на 100 000 человек населения ежегодно гибнет на дорогах страны в ДТП *(Radio Free Europe / Radio Liberty от 06.12.16., журнал «ФОРБС» 23.06.2015).*К примеру, в России этот показатель равен 20,8 на 100 тыс. человек.

Таблица 7. Динамика дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах и пострадавших в них

Годы	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Число происшествий, единиц	11 955	14 168	23 359	20 378	18 890	17974	17019
Погибло, человек	2 449	3 022	3 037	2 585	2453	2390	2086
Ранено, человек	22 902	17 488	29 872	25 942	24055	23389	22256

** По данным Министерства внутренних дел РК.*

За 2017 год по Республике было зарегистрировано 17 019 ДТП и по сравнению с 2016 годом (2016 г. – 17 794) наблюдалось снижение на 5,3%.

В регионах Казахстана наибольшее число ДТП было зафиксировано в г. Алматы – 5 588 случаев и в Южно-Казахстанской области – 3 370 случаев.

Большая часть ДТП совершается из-за неправильных действий водителей, не соответствующих требованиям безопасности движения, по вине которых в 2015 г. произошло 17 783 (94 %) дорожных происшествий. Пешеходы стали виновниками 1 008 (6 %) ДТП.

Наиболее массовыми видами ДТП являются наезды транспортных средств на пешеходов – 8 175, столкновение – 6 522 и опрокидывание – 1 673, наезды на препятствие – 916, наезды на велосипедистов – 396, наезды на животных – 104.

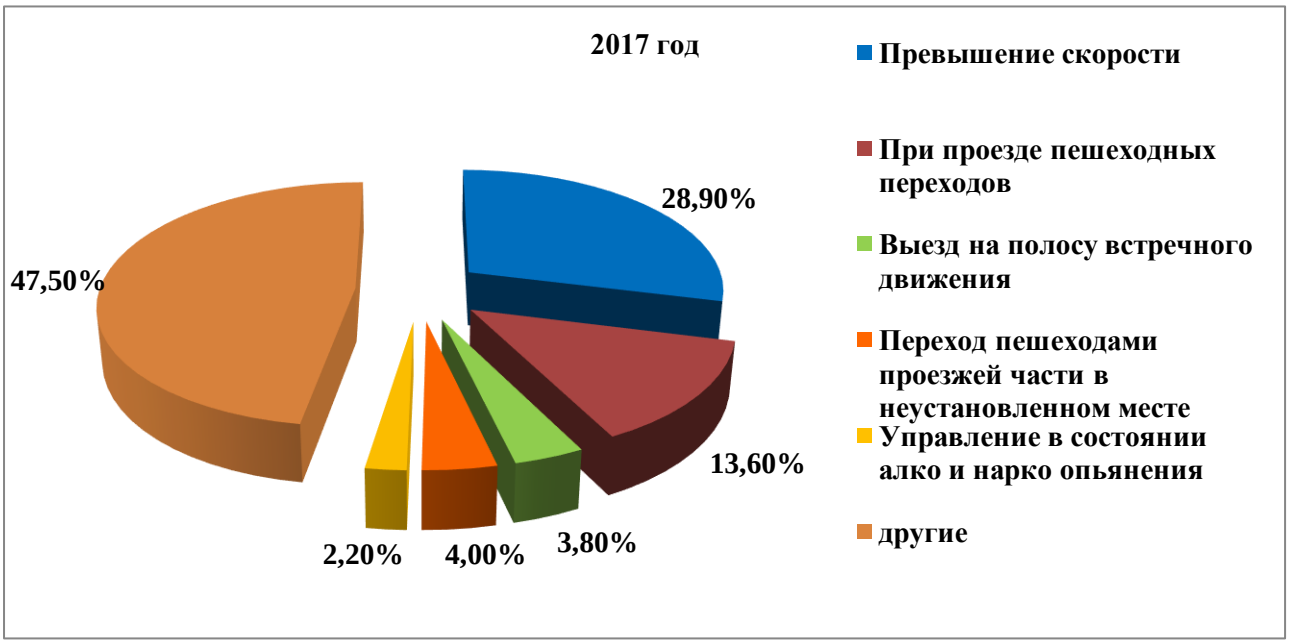


Рисунок 4. Причины ДТП на автомобильных дорогах

Как показывает практика основные причины ДТП это: крайне низкая культура и дисциплина участников дорожного движения, неполное соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры и недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Кроме того, значительное влияние безусловно оказывает крайне высокая степень износа парка. В настоящее время в Казахстане 68 % автобусов эксплуатируются более 10 лет, что обуславливает их неудовлетворительное техническое состояние.

Следует отметить, что в официальных данных ДТП в Казахстане отсутствует информация о причинах происшествий по технической неисправности транспортных средств. При этом, безусловно то, что техническое состояние транспорта имеет существенное значение и удельный вес происшествий, происшедших по техническим причинам по мнению экспертов, составляет в реальности не менее 20%.

Определенную часть вины водителя в ДТП также следует отнести к техническому состоянию транспорта, так как от технического уровня автомобиля, от его комфортности, конструктивного совершенства тормозной системы, рулевого управления, светосигнальных устройств зависит состояние и действия водителя в дорожной ситуации.

Обеспечение безопасности дорожного движения – сложная и комплексная проблема. Аварийность на автомобильном транспорте является следствием влияния различных факторов, исходящих от подсистем, включенных в известную систему «водитель – автомобиль – дорога – среда». И техническое состояние транспортных средств играет одну из важнейших ролей в данном вопросе.

Также следует отметить важный фактор безопасности дорожного движения – обеспечение конструктивной безопасности пассажирских и грузовых транспортных средств.

Оценка соответствия в форме процедур одобрения типа транспортных средств/шасси, проверки безопасности единичных транспортных средств, сертификации и декларирования компонентов до выпуска в обращение является основным инструментом контроля поступления в страну транспортных средств и компонентов, конструкция которых отвечает установленным регламентами требованиям безопасности.

С вводом в действие с 01 января 2015 года технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», устанавливающего новые требования и процедуры оценки соответствия, должна быть полностью исключена имевшая место ранее практика выпуска в обращение транспортных средств, не отвечающих требованиям безопасности (международным и иным стандартам).

В этой связи реформирование системы технического регулирования в области автомобильного транспорта в целом, и в частности, оценки соответствия транспортных средств, создания и модернизации отечественной испытательной базы являются актуальной государственной задачей автотранспортной отрасли.

Описанные факторы, наряду с поддержанием технически исправного состояния в эксплуатации, безусловно, оказывают влияние на безопасность дорожного движения, перевозок и рисков жизни и здоровья участников дорожного движения, состояние которых в Казахстане критически негативное.

Ещё одним значительным фактором, негативно влияющим на БДД, являются мероприятия государственного органа, осуществлённые без анализа регуляторного воздействия, без анализа последствий от внедрения. В частности, передача в 2012-2013 годах контрольных функций из органов транспортного контроля в Министерство внутренних дел РК не было обеспечено созданием соответствующего механизма контроля в органах внутренних дел.

Незначительное увеличение штатов сотрудников вследствие передачи этих функций, отсутствие технических средств и оборудования для проведения полноценного контроля, отсутствие квалифицированных кадров в МВД РК обусловило потерю реального контроля за техническим состоянием автотранспортных средств, режимом труда и отдыха водителей на линии и практически полную потерю надзора за выполнением норм закона перевозчиками на дорогах.

Результатом явился стремительный рост «нелегальных» перевозок, которые особо негативно влияют на БДД, постоянный характер приняли ЧП на дорогах с многочисленными жертвами.

К примеру, последние резонансные ЧП: 22 июня 2017 года на трассе Самара - Шымкент перевернулся междугородный автобус, в салоне которого находилось 52 человека. Девять человек погибли на месте, 18 были госпитализированы; 6 октября 2017 года в аварии с участием поезда и автобуса из Казахстана во Владимирской области погибли 17 человек; 18 января т.г. на автодороге Самара-Шымкент в Актюбинской области произошло возгорание пассажирского автобуса марки Setra. Погибли 52 человека.

Статистика показывает, что ДТП с участием автобусов с тяжелыми последствиями и многочисленными человеческими жертвами и травматизмом происходят на междугородних и международных маршрутах по перевозке пассажиров в нерегулярном сообщении.

Вождение автобусов на таких маршрутах требует профессионализма водителей, соблюдения режимов труда, технического состояния АТС. Вместе с тем, основными собственниками автобусов в стране являются предприниматели, представляющих малый бизнес и располагающих 1-2 автобусами.

Низкая доходность деятельности этих перевозчиков обусловила отсутствие у многих из них производственной базы для технического обслуживания и ремонта для обеспечения исправного состояния автобусов и грузовых автомобилей. Это в числе прочих причин создало высокий уровень аварийности.

Индивидуальные предприниматели, как правило, приобретают подержанные автобусы малой и средней вместимости, имеющие низкие цены и не отвечающие принятым международным стандартам требованиям безопасности.

В соответствии с положениями договоров на собственников транспортных средств возложено исполнение всех требований по техническому содержанию и эксплуатации автомобилей. Но в силу отсутствия у малого бизнеса условий проведения полноценного технического обслуживания и ремонта автомобилей, зачастую не проводятся технические осмотры автомобилей и необходимый предрейсовый медицинский контроль.

Кроме того, упрощенный налоговый режим создает ситуацию, когда фактически допуск на осуществление профессиональной деятельности выполняют налоговые органы по факту регистрации физических лиц. При этом налоговые органы не предъявляют требований, связанных с профессиональной пригодностью, соответствия будущих перевозчиков требованиям по оснащенности зданиями, сооружениями, оборудованием, несмотря на то, что автомобильный транспорт относится к объектам повышенной опасности.

В области технической поддержки автомобилей в исправном состоянии отсутствует система профилактического воздействия на них как для владельцев личных автомобилей, так и собственников парка коммерческих автомобилей. Существует лишь система периодических технических осмотров автомобилей.

Реагирование водителя на внештатные ситуации на дорогах (встречное движение, заносы и т.д.) напрямую зависит от состояния водителя и его утомленности. Зачастую соблюдение таких требований при нерегулярных перевозках не обеспечивается по следующим причинам:

– в основном водитель является хозяином автобуса (1 автобус: 1 хозяин-водитель), который не в состоянии обеспечить содержание ремонтной базы, нанять квалифицированного водителя-помощника;

– не проходит или проходит формально предрейсовый медицинский осмотр водителя и технический осмотр автобуса;

– автобусы являются изношенными со сроком эксплуатации от 15 до 35 лет и поэтому присутствуют факторы усталости металла автобуса и некачественного функционирования агрегатов.

Кроме того, в случаях дорожно-транспортных происшествий зачастую у указанных перевозчиков отсутствует страховая ответственность перевозчика перед пассажирами и даже при наличии страхования пассажиров, страховые выплаты не могут быть получены пострадавшими, поскольку на данных перевозках не предоставляются подтверждающие документы пассажиру об оказании ему услуги перевозчиком. То есть с пассажиров берется плата наличными без предоставления каких-либо документов (билетов).

При этом, нерегулярные перевозчики, не дают возможности развиваться законопослушным официальным перевозчикам в связи с демпингом в стоимости проезда, так как:

– не несут затрат на содержание ремонтных баз, квалифицированных механиков и других работников, обеспечивающих функционирование перевозочного процесса;

– не производят выплаты соответствующих налогов (работают с «черным налом»);

– перевозят за определенную плату в салоне автобуса (что запрещено) различные грузы;

– практически не несут затрат по элементарному содержанию автобуса (мойка, регулярная диагностика и т.д.);

– не выплачивают определенные выплаты за услуги автовокзалов и автостанций и т.д.

В этой связи предлагается предусмотреть в Законе об автомобильном транспорте норму по поэтапному введению ограничения на эксплуатацию автобусов на нерегулярных междугородных и международных сообщениях по срокам эксплуатации (с 2019 г. - 25 лет, 2021 г. - 20 лет и 2023 г. - 15 лет), а также конкретизации видов нерегулярных пассажирских перевозок и регламентации порядка их деятельности (заказной, туристический, экскурсионный).

Также предусмотреть законодательную норму по запрету регистрации автобусов большего класса категории М3 (с габаритной длиной более 10,5 м, масса которых превышает 5т.) на физические лица.

Предлагаемые нормы будет стимулировать появления на рынке крупных перевозчиков с намерениями долгосрочной работы, которые будут оказывать услуги населению на цивилизованном уровне, что в свою очередь обеспечит безопасность перевозок.

Важнейшей составной частью перспективного развития автотранспорта и улучшения ситуации по безопасности дорожного движения, является совершенствование подготовки и переподготовки профессиональных кадров, работающих в организации и управлении автотранспортом, автотранспортном сервисе, строительстве и ремонте автодорог.

Наряду с этим, в Казахстане необходимо дальнейшее развитие бесконтактного контроля водителей за соблюдением ПДД и введение объективного учета нарушений ПДД на основе международного опыта.

В Казахстане также целесообразно усилить обучение населения ПДД и пропаганду среди населения и работников дорожной полиции мер ответственности за коррупционные нарушения. Учитывая, что в течение многих лет в Казахстане практиковался крайне низкий уровень обучения водителей, целесообразно для водителей-нарушителей, ввести обязательное переобучение (после лишения водительских прав за серьезные нарушения ПДД) и далее допустить их к пересдаче экзаменов.

Обеспечение безопасности дорожного движения является важным направлением, как для государства, так и общества. От эффективности решения этой задачи зависит качество жизни наших граждан. Ситуация по безопасности дорожного движения требует принятия срочных мер.

Ежегодно в результате дорожных аварий в стране погибает около 3-х тыс. человек, порядка 25-ти тыс. получают травмы или остаются инвалидами. За 10 лет погибло свыше 34 тыс. граждан, что сравнимо с населением небольших городов *(Шахтинск, Атбасар, Аральск)*.

Рост ДТП был предметом критики Главы государства на расширенном заседании Правительства 26.11.2015 г. Тогда, пресс служба Генпрокуратуры озвучила результаты проверок в сфере пассажирских автоперевозок.

Наибольшую опасность представляют дорожно-транспортные происшествия с участием общественного транспорта. Проведенная в 2015 году Генеральной прокуратурой проверка в этой сфере вскрыла серьезные проблемы и нарушения, которые при попустительстве уполномоченных органов приобрели системный характер и из-за отсутствия надлежащего контроля рынок пассажирских перевозок приобрёл неорганизованный и стихийный характер. Были установлены более 2 тысяч фактов осуществления нелегальных перевозок пассажиров. Каждый третий, остановленный в ходе рейдовых мероприятий автобус, не отвечал предъявляемым требованиям.

Установлено свыше 3 тыс. автобусов и микроавтобусов, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа, с нарушением норм действующего законодательства.

По результатам проверок возбуждено около 3,5 тыс. дел об административных правонарушениях. В результате проведенной работы с рейсов и маршрутов снято 125 автобусов.

Около половины водителей автобусов и микроавтобусов, осуществляющих легальную перевозку, привлекались к различным видам ответственности за нарушения правил дорожного движения *(из 19 577 водителей к уголовной и административной ответственности в области БДД в 2014 – 2015 годы привлекались 8 243 человека или 42,1%)*. Причем 4 тысячи из них привлекались неоднократно *(3 977 чел.)*.

Качество подготовки водителей также оставляет желать лучшего. Каждое третье учебное заведение не соответствует требованиям закона по квалификации руководителей, преподавателей и мастеров обучения. Практически во всех охваченных проверками учебных организациях установлены факты некачественного обучения водителей.

По итогам совещания в генеральной прокуратуре, в качестве одного из мер, было принято решение рассмотреть вопрос об ограничении права регистрации автобусов, микроавтобусов за физическими лицами.

Это возможность должна закрепляться за предпринимателями, имеющими достаточные ресурсы для проведения их технического обслуживания, медицинских осмотров водителей. Одновременно надо предусмотреть для пассажирского автотранспорта обязательное требование по установлению видеорегистраторов и камер внутри салона.

Также было решено продолжать на регулярной основе проведение рейдовых мероприятий на предмет выявления нелегальных перевозчиков и предпринятьряд профилактических мер, направленных на повышение квалификации и дисциплины у водителей.

Генеральной прокуратурой также была разработана карта аварийности (*размещена на официальном сайте Комитета по правовой статистике и специальным учетам*), которую могут использовать уполномоченные органы в своей деятельности для определения самых аварийных участков и принятия мер для устранения причин и условий совершения ДТП на данном участке.

Вместе с тем, принятые меры не были достаточными и исчерпывающими из за не вовлечения в процесс обсуждения и разработки мероприятий НПП РК «Атамекен», общественных организаций автотранспорта, а главное центрального уполномоченного в сфере автомобильного транспорта органа, в лице комитета транспорта МИР РК.

Как результат, не созданы предпосылки для снижения смертности на дорогах. В частности, до сих пор в регионах не производится субсидирование убытков перевозчиков на социально значимых городских и пригородных маршрутах, нет финансирования профилактики БДД и продолжаются гонки автобусов по улицам. Не приняты необходимые решения и продолжают процветать нелегальные перевозки, которые являются самой сильной угрозой безопасности движения. К примеру, только в двух ДТП, произошедших по вине наших перевозчиков 06.10.17 г. и 18.01.18 г. во Владимирской и Актюбинской областях, погибли 69 человек.

После тех резонансных ЧП, в т.г. вновь были проведены проверки. В материалах отмечено, что всего в рамках проверки, проведенной по поручению Генерального прокурора, установлено свыше 2,5 тысяч нарушений.

Наиболее опасными из них являются пренебрежение правилами пожарной безопасности, переоборудование автобусов, перевозки без тахографов, приспособлений экстренного открывания аварийных люков, без проведения предрейсового технического и медицинского контроля, а также с привлечением водителей, не имеющих права управления транспортом данной категории.

Установлено 17 случаев выпуска в рейс автобусов под управлением водителей, лишенных права управления транспортом.

Анализом сведений баз данных установлено, что технический осмотр не прошли 20 тысяч или каждый 3 по республике автобус (62 тыс.).

При этом установлено 125 фактов использования поддельных карт техосмотра, в том числе 116 в Южно-Казахстанской области и 9 в Кызылординской.

Снова отмечено, что угрозу безопасности пассажирским перевозкам представляют нелегальные перевозчики, не имеющие разрешительных документов. Выборочной проверкой установлено 139 таких субъектов. Они опасны тем, что их водители не проходят медицинское освидетельствование, транспорт не подвергается ежедневному осмотру на соответствие стандартам безопасности.

В результате с 2016 года по сегодняшний день с участием нелегальных перевозчиков допущено порядка 600 ДТП.

В заключении проверки ГП РК отражено, что факты нарушений являются последствиями не только безответственности перевозчиков, но и ненадлежащей работы уполномоченных органов – МВД, КТ МИР, а также акиматов.

По итогам проверки органами прокуратуры внесено 85 актов прокурорского надзора, привлечено к административной ответственности 2,4 тыс. лиц с наложением штрафов на сумму свыше 36 млн. тенге, отозваны разрешительные документы 52 перевозчиков.

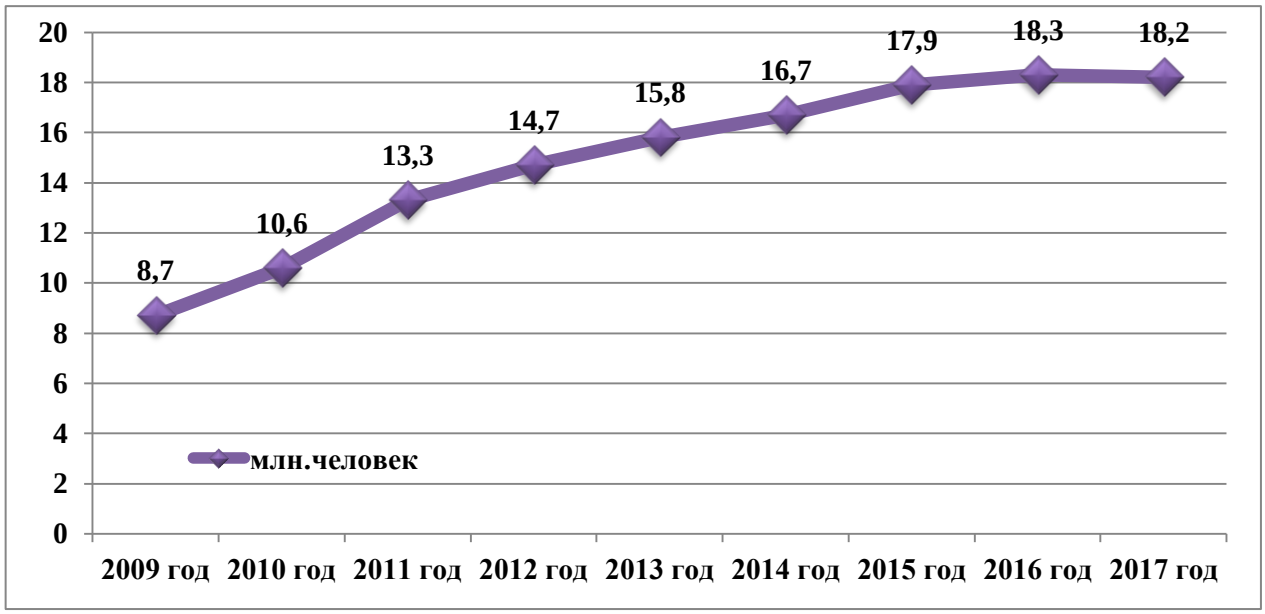
Генеральным Прокурором в Правительство внесено представление об устранении нарушений законности, причин и условий, им способствующих.

В целях кардинального улучшения ситуации, необходимо разработать и утвердить национальную Программу по безопасности дорожного движения. При этом для разработки и реализации необходимо подключить всё правительство при широком участии общественности.

1.3. Организация пассажирских перевозок в регионах

На автотранспорте Республики Казахстан за 2009-2016 годы имело место устойчивое ежегодное увеличение пассажиропотока. В 2009 году объем перевозок составил 8 691,7 млн. чел., а в 2016 году объем перевозок пассажиров увеличился до 18 375,4 млн.чел., т.е. произошло увеличение в 2,1 раза *(рисунок 5)*.

Объем перевозок перевезенных пассажиров автотранспортом за 2017 год составил 18,2 млрд. человек, что незначительно ниже статистики за 2016 год – 18,3 млрд. пассажиров. 78% приходится на городские маршруты с использованием автобусной перевозки одним пассажиром в день 3,5 раза.



Примечание: Составлено по данным Агентства РК по статистике

Рисунок 5. Динамика перевозки пассажиров автобусами за 2009-2017 гг.

По видам сообщений пассажирские перевозки подразделяются на городские, международные, межобластные и внутриобластные. В настоящее время в республике функционируют 137 международных, 254 межобластных и 2 650 городских (сельских) автобусных маршрутов, на которых задействовано порядка 620 перевозчиков и около 18,5 тыс. автобусов, из них 11,5 тыс. приходится на городские (сельские) маршруты. Охват обслуживания населённых пунктов с численностью жителей более 100 человек 75%.

Согласно требованиям законодательства МИО должны обеспечивать:

– Организацию регулярных городских (сельских), пригородных и внутрирайонных перевозок пассажиров и багажа, утверждение их маршрутов и расписания движения по маршрутам;

– Проведение конкурсов на обслуживание предпринимателями маршрутов регулярной перевозки пассажиров автобусами, микроавтобусами в городском, пригородном, междугородном межобластном, межрайонном сообщениях;

– Лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном межобластном, межрайонном и международном сообщениях;

– Лицензирование регулярных перевозок пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении.

Вместе с тем, в условиях практического отсутствия методического руководства, координации действий и контроля за выполнением норм со стороны центрального государственного уполномоченного в сфере автотранспорта органа в лице комитета транспорта МИР РК, качество исполнения МИО вышеизложенных обязанностей находится на крайне низком уровне.

Практически во всех регионах МИО под организацией автобусных пассажирских перевозок (ОПП) понимают только проведение конкурсов на маршруты. На самом деле **ОПП - это в первую очередь вопрос финансирования процесса обеспечения выполнения перевозчиками комплекса мероприятий, направленных на безопасность дорожного движения, своевременность технических воздействий на автобус, привлечения высококвалифицированных кадров и т.п., в соответствии с требованиями законодательства.**

В итоге, при повсеместном установлении цены на проезд ниже расчётного тарифа или даже себестоимости перевозок, отсутствует субсидирование убытков предпринимателей, что и объясняет неудовлетворительное качество обслуживания пассажиров на городских и пригородных автобусных маршрутах. Ниже в *таблице №8* прилагается справка МИР РК по субсидированию.

Таблица 8. Информация по субсидированию по регионам*

№	Наименование региона	Виды маршрутов	Суммы субсидий (млн.тенге)			
			2014г.	2015г.	2016г.	2017г.
1	г.Астана	городской (школьники)	240	265,5	262,1	нет
2	Акмолинская область	городские	6,6	6,6	14,2	15,09
		пригородные	-	-	2,49	2,5
		внутрирайонные	-	-	4,35	8,21
	Актюбинская область	городские	917,9	475,2	нет	нет
3	ВКО	городские	26	35,3	30,08	31,7
		внутрирайонные	11,7	23,6	35,98	45,7
4	Жамбылская область	внутрирайонные	5,1	5,4	58,0	80,0
		межрайонные	6,5	7,1	21,33	21,860
5	ЗКО	городские	-	28,7	-	-
		пригородные	-	8,8	-	-
		внутрирайонные	5,6	5,3	17,0	18,0
		межрайонные	30,0	40,0	40,0	16,2
6	Карагандинская область	городские	265,7	265,7	20,58	62,1
		пригородные	-	-	184,98	93,4
		внутрирайонные	-	-	17,78	47,6
		межрайонные	333,5	424,9	400,0	667,109
7	Кызылординская область	внутрирайонные	-	-	14,9	16,8
		межрайонные	0,02	0,02	17,6	17,6
8	Павлодарская область	городские	37,0	37,3	26,0	47,0
		внутрирайонные	22,3	22,3	32,7	39,3
		внутрипоселковые	-	-	4,8	5,1
9	СКО	внутрирайонные	8,1	11,7	11,80	нет
10	ЮКО	внутрирайонные	нет	нет	3,5	8,8
ИТОГО:			1 988,9	1 663,4	1220,17	1244,069

**Данные комитета транспорта МИРРК*

Как видно из таблицы 8 ряд регионов не осуществляет субсидирования. Субсидирования совершенно не осуществлялось в 2016 году в городе Алматы, Алматинской, Актюбинской, Атырауской, Костанайской и Мангыстауской областях. В 2017 году к указанному перечню по полному отсутствию субсидирования убытков перевозчиков присоединился город Астана.

Проведение конкурсов должно проводиться на принципах открытости, объективности, обеспечиваемой соответствием перевозчиков требованиям к ним и балльной системой выявления победителя конкурса. В требованиях к перевозчику установлены обязательные к исполнению положения в соответствии с законодательством РК.

Например, перевозчик должен иметь все условия и разрешительные документы для осуществления пассажирских перевозок: наличие собственного или привлеченного подвижного состава, возможность проведения технического обслуживания и ремонта, диспетчерского сопровождения, лицензий на право осуществления пассажирских перевозок и т.д.

Вместе с тем, конкурсы зачастую проводят формально, что и привело к появлению на рынке перевозок предпринимателей, не имеющих парка и не имеющих производственной базы. И в настоящее время имеет место, что в регионах конкурсы разыгрываются также со значительными нарушениями;

Лицензирование регулярных и нерегулярных перевозок также проводится формально, чему способствует и нормативная база, не конкретизирующее разрешительного документа по видам перевозок. Неудовлетворительное положение в этих вопросах ярко продемонстрировал факт получения лицензии собственником автобуса – виновником ЧП с гибелью 52 пассажиров 18 января т.г. в Актюбинской области.

1.3.1. Городские и пригородные автобусные перевозки

На перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении, величина тарифов устанавливается МИО, как правило, ниже себестоимости, с целью обеспечения доступности цены проезда для социально уязвимых слоёв населения.

При этом, согласно пункту 6 статьи 19 Закона РК от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте», если установленные тарифы не обеспечивают рентабельность перевозок пассажиров, то МИО субсидируют убытки перевозчиков в соответствии с законодательством.

Для осуществления субсидирования расходов перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров применяются «Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров», утвержденные приказом МИР РК от 25 августа 2015 года № 883 (далее – Правила субсидирования).

Также для определения тарифа по регулярным маршрутам принят приказ МИР РК от 15 мая 2015 года № 581 «Об утверждении Методики расчетов тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам» (далее – Методика расчета тарифов).

В настоящее время из 13 496 автобусов на городских маршрутах, порядка 55% эксплуатируются более 7 лет, хотя на практике максимальный срок эксплуатации автобусов на городских маршрутах **составляет до 7 лет с учетом специфики их интенсивной эксплуатации**.

Отсутствие возможности у перевозчиков обновления парка своих автобусов объясняется тяжёлым финансовым положением перевозчиков. Таким образом, без обеспечения субсидирования и программ обновления автобусов через 5 лет износ парка на городских маршрутах может составить более 90%.

Надо отметить, что в основном автобусы производятся за рубежом и после девальвации тенге их стоимость, а также стоимость запасных частей остались на том же уровне в долларовом эквиваленте.

Кроме того, в 2015 году предельная цена на розничную реализацию дизельного топлива за литр был установлен на уровне 99 тг., которая на 10.07.18 г. выросла на 83% (181тг.).

Вместе с тем, по данным МИР РК, в 2016 году только в 10 регионах произведены частичные субсидирования городских, пригородных, внутрирайонных и межрайонных маршрутов на общую сумму 1,22 млрд. тенге. В 2017 году планировалось осуществление частичного субсидирование маршрутов в 9 регионах на общую сумму 1,24 млрд.тг.

При этом, по экспертным оценкам потребность в субсидиях на автобусные маршруты в Казахстане составляет порядка 100 млрд. тенге. В частности, потребность в субсидировании на 2018 год в Алматы составляет 21,9 млрд. тенге, в Астане 15 млрд. тенге.

Передовой мировой опыт показывает, что власти во многих странах мира очень серьезно инвестируют в общественный транспорт, как чрезвычайно важную сферу для экономики в целом, потому что он обеспечивает свободу комфортного передвижения гражданам и доступ к местам работы, образования, к их общественным контактам, позволяет делать покупки. Неудовлетворительное обслуживание пассажиров, препятствует людям внести свой вклад в экономику.

К примеру, по данным специалиста - международного эксперта проекта ПРООН Гвидо Бруггермана, предоставленного информационному сайту Tengrinews.kz, в Европе 50 процентов доходов перевозчиков приходится на продажу билетов, а остальная часть - это субсидии государства.

В США 30 процентов доходов составляют деньги от билетов, 70 процентов - субсидии. Правительства этих государств считают такое решение приемлемым, понимая, что общественный транспорт является очень важной общественной услугой (https://tengrinews.kz/article/503/).

Вместе с тем, в Казахстане данные опросов ОЮЛ и информация, озвученная ассоциациями и перевозчиками на общем собрании 27.06.18., выявили общее для всех регионов отсутствие со стороны УО координации действий, методического руководства и контроля требований законодательства по организации автобусных пассажирских перевозок.

В силу неэффективной нормативной базы, из-за отсутствия контроля со стороны УО и самовольного толкования норм органами власти, из-за отсутствия специалистов и отдельно выделенных структур, местные исполнительные органы не способны самостоятельно эффективно регулировать процесс. В итоге во всех регионах наблюдаются значительные проблемы по организации перевозок.

К примеру, акимат города Караганда, позволил принципиально недопустимое функционирование 2 конкурирующих диспетчерских служб (*препятствующих координации перевозок присоставлении графиков маршрутов с наложением*) и не субсидирует убытки законопослушных парков.

Практически повсеместное отсутствие субсидирования, вынуждает предпринимателей сокращать издержки и привлекать к обслуживанию маршрутов ИП, что влечёт к нарушениям налогового законодательства.

К примеру, в январе т.г., департаментом государственных доходов по Восточно-Казахстанской области (ДГД ВКО), автобусным перевозчикам региона, дополнительно начислили почти 4,5 миллиарда налогов. Причиной, по которой послужило заключение договоров о совместной деятельности с индивидуальными предпринимателями, что по мнению ДГД, является завуалированной передачей права обслуживать маршрут.

Автобусные парки оказались на грани банкротства и приостановили свою деятельность, что создало острую социальную напряжённость в регионе. Потребовалось вмешательство Уполномоченного по правам предпринимателей Казахстана и в настоящий момент, ДГД ВКО проводит работу по обжалованию данного решения.

Кроме того, существующая практика привлечения водителей с собственным транспортом на перевозки в регулярном сообщении вызывает рост теневых доходов, при оседании части выручки за проезд пассажиров.

О наличии серьёзнейших проблем по организации перевозок, обновлении паркав регионах и отсутствии координации действий МИО центральным уполномоченным органом, свидетельствует также прилагаемый ниже материал исследований,опубликованный 08.06.2018г. газетой «КУРСИВ» (https://lstv.kursiv.kz/news/avto/2018-06/komu-nuzhny-otechestvennye-avtobusy).

В объёмном материале статьи «Кому нужны отечественные автобусы?», журналисты газеты исследовали ситуацию по обновлению парка и организации перевозок в Актау, Актобе, Атырау, Алматы, Семее, Костанае, Шымкенте, Караганде, Павлодаре, Жезказгане, Экибастузе.

В частности, в статье представлен анализ ситуации по перевозкам в городе Семей (отражающий в принципе положение и в других регионах), на основании проверки научно исследовательского института:

- «На текущий момент на маршрутные линии Семея ежедневно выходит примерно 427 автобусов. Автобусы самых разных марок используются семейскими перевозчиками. Есть и «китайцы», и особо малый класс, и большой класс. При этом 215 единиц представлены особо малым классом – это «ГАЗели», которые по стандартам и техническим регламентом запрещены для эксплуатации в качестве общественного транспорта», – отметил заместитель директора НИИ транспорта и коммуникаций Байболат Баймагамбет.

Результаты исследования показали, что доля собственного маршрутного транспорта шести предприятий, занимающихся пассажирскими перевозками в Семее, составляет… 16%. Все остальное – это так называемый привлеченный транспорт со стороны. При этом и собственный, и привлеченный транспорт имеет весьма солидный возраст: до 7 лет насчитывается 403 единицы, от 7 до 12 лет – 230 единиц. А есть и еще старше».

В целом материал статьи показывает, что общей проблемой для всех регионов страны оказываются финансовые проблемы перевозчиков из за отсутствия субсидирования, низких тарифов, что обусловило высокий уровень износа парка.

Статья также ярко демонстрирует, что ряд акиматов бездействуют, предоставив перевозчикам самим решать свои проблемы, другие в поисках пути обновления парка идут разными путями, в том числе создавая в рыночной среде коммунальные парки.

Важной проблемой, препятствующей организации пассажирских перевозок высокого качества, является **недобросовестная конкуренция (устранение конкуренции)** и неравные условия хозяйствования субъектов на городских пассажирских перевозках, проявляющаяся в следующих моментах.

1. Привлечение на регулярные городские и пригородные маршруты многочисленных частных владельцев автобусов и микроавтобусов.

Зачастую предприниматель-участник конкурса на право обслуживания регулярных маршрутов не имеет своего парка и заключает договор с собственниками автобусов и микроавтобусов. Данная процедура не противоречит «Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом».

Победитель конкурса получает свидетельство на право обслуживания регулярных внутриреспубликанских (городских и внутриобластных пригородных) маршрутов и начинает осуществлять деятельность, фактически передавая право обслуживать маршрут третьей стороне.

Перевозчик-арендатор отправляет «частника» на свой маршрут после оплаты определенной суммы и выдаёт путевой лист на данный маршрут. Водитель-частник, стремясь окупить расходы за путевой лист и бензин, желая заработать больше, начинает «гонку» на маршруте, не обращая особого внимания на пассажиров и обязательность остановки на малолюдных пунктах и т.д.

Перевозчик-арендатор не несёт никакой ответственности за качество транспортных услуг и за состояние безопасности перевозок пассажиров, даже в случае гибели или увечья человека, так как транспортное средство не принадлежит официальному перевозчику и гражданско-правовая ответственность официальным перевозчиком перед пассажирами не обеспечена.

К тому же, как правило, билетно-учетная система не работает и пассажирам билеты не выдаются. В связи с этим, в настоящее время целесообразно МИО организовать контроль наличия билетно-учетной системы и организацию продажи билетов перевозчиком. С этой целью МИО может наделить какую-либо организацию (КРС, ЦДС) полномочиями по проверке продажи билетов на маршрутах и наличие билетно-учетной системы у перевозчика и устанавливает периодичность проверки.

Уполномоченная МИО организация периодически проводила бы проверку продажи билетов внутри салонов автобусов, путём организации бригад линейных контролеров на осуществление контроля за сбором и получением доходов.

Уполномоченная организация также проверяла бы наличие и эффективность работы билетно-учетной системы у перевозчика: наличие билетно-учетных листов, технологию проведения учета билетов (выдачи и приема билетов, прием денежных средств и соответствие их проданным билетам), охват билетно-учетной системой маршрутов перевозчика.

Форма сотрудничества Перевозчик-арендатор - «частник» (при фактической передаче маршрута третьей стороне) получила широкое распространение. При этом перевозчики-арендаторы сами не приобретают подвижной состав и доля привлеченного транспорта на городских пассажирских перевозках не снижается.

К примеру, в Караганде только 2 автобусных парка обслуживают пассажиров 100% собственными автобусами. Доля «частников» на внутригородских маршрутах составляет около 50%, при этом один перевозчик не имеет собственных автобусов, у двух перевозчиков маршруты обслуживаются на 90% привлечённым транспортом.

Такая форма сотрудничества, называемая «продажа путевого листа», при бездействии местных исполнительных органов грозит безопасности дорожного движения, развивает рынок теневых доходов и препятствует развитию предпринимательства.

К примеру, ниже *в таблице №9* приводится ситуация в 3 городах РК.

Таблица 9. Характеристика оснащенности предприятий инфраструктуройпо некоторым городам Казахстана

Город, год обследования	Кол-во автобусных предприятий (АП)	Кол-во АП, частично или полностью арендующие производственные помещения	Кол-во АП, частично или полностью привлекающие автобусы
Караганды – 2015 г.	9	3/2	7/1

Павлодар – 2015 г.	8	2	6/2
Шымкент – 2016 г.	29	9	29/14

Примечание. За знаком «/» приведено количество автопредприятий, у которых полностью отсутствует соответствующий показатель.

2. Деятельность в рыночной среде коммунальных парков (государственных и квазигосударственных структур), что противоречит требованиям Предпринимательского Кодекса РК и Закону РК «О конкуренции».

Создание государственных и квазигосударственных предприятий, препятствует реализации законных прав предпринимательства и наносит огромный ущерб экономике. Неэффективность государственного управления предприятиями по сравнению с бизнесом наглядно подтверждена в 2016 году в Алматы, когда были приватизированы 3 погрязших в огромных долгах коммунальных парка.

По данным МИР РК, в регионах действуют в условиях льгот и приоритета 8 муниципальных автобусных парков, ущемляющих права и интересы бизнеса при ограничении/устранении конкуренции и препятствовании реализации законных прав предпринимательства.

1.3.2. Междугородные (внутриобластные, межобластные) имеждународные регулярные перевозки. Нелегальные перевозки

На международные и межобластные пассажирские перевозки устанавливаются свободные тарифы, величину которых определяют сами перевозчики. На внутриобластные перевозки тарифы устанавливаются акиматами областей, городов республиканского значения и столицы.

На междугородных (внутриобластных, межобластных) и международных регулярных перевозках) перевозках, тариф устанавливается предпринимателем и утверждается местным исполнительным органом. Величина тарифа зависит от дальности поездки и формируется под воздействием степени конкуренции со стороны других перевозчиков. Определение затрат перевозчика на осуществление перевозок производится по фактическим расходам и по тем же статьям затрат, что и для городских перевозок.

По информации МИР РК, насчитывается 254 междугородных и межобластных маршрутов, где занято 83 перевозчика эксплуатирующих 4500 автобусов износ которых составляет 73%. Высокий износ парка связан с тяжёлым финансовым положением перевозчиков из за недобросовестной конкуренции со стороны нелегальных перевозчиков.

После ввода Налоговым комитетом Министерства финансов РК упрощенного налогового режима для поддержки функционирования малого бизнеса, как пассажирские, так и грузовые автомобильные перевозчики стали массово уходить под юрисдикцию этого режима. Это связано с существенным послаблением налоговых нагрузок на осуществление бизнеса.

Появление массы собственников, имеющих несколько, а зачастую и единственный, автобус обусловило появление так называемых «нелегальных» перевозок. Ими называют перевозки пассажиров на регулярных маршрутах под эгидой выполнения нерегулярных. Такие перевозки осуществляются во многих регионах республики. В ряде областей (Южно-казахстанская, Карагандинская и др.) по объемам такие перевозки превышают объем перевозок в регулярном сообщении.

При осуществлении «нелегальных» перевозок не обеспечивается требуемый уровень безопасности и комфортности. Так в основном все крупные дорожно-транспортные происшествия в автобусном сообщении, с многочисленными жертвами, связаны именно с этими перевозками.

Имея налоговые льготы и упрощенный налоговый режим, нелегальные перевозчики демпингом цен отнимают рынок и способствуют снижению тарифов законопослушных предпринимателей, переводя многие регулярные маршруты на убыточный уровень, препятствуя их развитию.

В результате регулярные маршруты в конкурентной борьбе с нелегалами проигрывают и исчезают. Таким образом, автопредприятия, имеющие техническую базу и отработанный технологический процесс подготовки и осуществления перевозок, деградируют.

При этом, «нелегальные» перевозчики являются основными нарушителями БДД, допускающими ЧП на дорогах с многочисленными жертвами.

Другая негативная сторона нелегальных перевозок то, что на направлениях со стабильным пассажиропотоком законопослушные предприниматели вынужденно сокращают объём работы и начинают терпеть убытки. Об этом заявляли на общих собраниях общественных организаций предприятий пассажирских перевозок Казахстана 26.05.2017 г. и 27.06.2018 г. представители отраслевых ассоциаций Актобе, Караганды, Шымкента, Алматинской области, Павлодара, Кокшетау и др.

В данном случае, развитие теневой экономики, в лице нелегальных перевозчиков, угрожает экономической и общественной безопасности, отнимая рабочие места у законопослушных предпринимателей.

По информации МИР РК, насчитывается 137 международных маршрутов, где занято 69 перевозчика эксплуатирующих 368 автобусов износ которых составляет 79%. Крайне высокий износ парка связан с тяжёлым финансовым положением перевозчиков.

В соответствии с Законом РК «Об автомобильном транспорте» организация регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, а также согласование расписания движения по маршрутам входит в компетенцию уполномоченного органа. Однако при их организации и разработке расписания движения нередко допускаются ошибки, ценой которых являются угроза безопасности дорожного движения, волокита и потеря доходов перевозчиков.

Эти факты подтверждаются обращениями общественных объединений перевозчиков Алматинской и Карагандинской областей. Подобные ситуации происходят в результате отсутствия прозрачности работы уполномоченного органа и недостаточного уровня квалификации специалистов, а также отсутствием комплексного, системного подхода к организации международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

С целью обеспечения условий добросовестной конкуренции и исключения спорных ситуаций на международных автобусных маршрутов, уполномоченному органу необходимо учитывать все факторы, влияющие в целом на процесс организации перевозок.

Как правило, вновь организуемые международные маршруты в разной степени будут дублировать схему движения уже действующих международных автобусных сообщений. При организации нового международного маршрута нужно придерживаться основных принципов добросовестной конкуренции – безопасность перевозок и качества транспортных услуг.

Годами сформированный пассажирский поток в международных перевозках пассажиров и багажа - основной аргумент при организации перевозок. Чем больше дублирования движения действующего маршрута, тем больше должен быть промежуток времени между движениями маршрутов.

При согласовании расписания движения нового маршрута уполномоченному органу и местным исполнительным органам, а также общественным объединениям автотранспортников необходимо учитывать годами сложившийся пассажиропоток и стабильность работы действующих международных автобусных маршрутов.

Игнорировать это никак нельзя, как в частности это сделано уполномоченным органом при организации нового международного маршрута «Караганды-Новосибирск».

Схема движения нового маршрута по территории Казахстана на 100% совпадает с движением маршрута «Караганды-Барнаул», который работает уже 10 лет. И время отправления нового маршрута в 18.30 часов с автовокзала Караганды совпадает со временем действующего международного маршрута «Караганды-Барнаул».

В целом, основной проблемой казахстанских перевозчиков является неэффективная государственная политика в автотранспортной отрасли, формируемая и реализуемая КТ МИР РК. В частности, неудовлетворительное положение сложилось по вопросам защиты прав и интересов казахстанских перевозчиков по пассажирским международным автобусным перевозкам. К примеру, во взаимоотношениях с КНР, из-за допущенных уполномоченным органом:

– практической потери контроля и надзора на автотранспорте, наблюдается засилье китайских автобусных перевозчиков, неправомерно перетягивающих пассажиропоток от казахстанских предпринимателей;

– отсутствия проведения конкурса для определения, отвечающих высоким требованиям, ограниченного числа участников рынка пассажирских перевозок и графика расписаний автобусных маршрутов при погрузке пассажиров в Урумчи, на автовокзале «Ниязго» царит хаос и столпотворение, создаваемое казахстанскими перевозчиками.

При этом неорганизованность наших перевозчиков, является для администрации китайского автовокзала поводом в отказе от реализации билетов и погрузки пассажиров, согласно требований двустороннего соглашения.

Таким образом, очевидно отсутствие эффективной отраслевой политики уполномоченного органа, ведущее к потере самого значительного для наших автоперевозчиков рынка, вместе с поступлениями в бюджет в виде налогов и других сборов от процесса перевозок пассажиров.

Централизованная диспетчерская служба пассажирского автомобильного транспорта

Развитие предпринимательства на пассажирском автомобильном транспорте в значительной степени зависит от уровня организации диспетчерской службы. Внутриобластные, внутригородские и пригородные регулярные маршруты нуждаются в четком слаженном управлении движением автобусов.

Основной задачей диспетческой службы является составление графиков движения автобусов удобных для пассажиров, обеспечивающих комфортное перемещение пассажиропотока при определённой эксплуатационной скорости движения с последующим контролем их выполнения.

Эта задача с целью исключения наложения графиков движения различных маршрутов на одинаковых отрезках дорог, требует сосредоточения этой деятельности в едином центре.

Централизованное диспетчерское сопровождение процессом перевозок пассажиров позволяет координировать движение автобусов внутригородских и пригородных маршрутов, осуществлять согласованное действие с диспетчерами автобусных парков и произвести своевременную замену автобусов и внести корректировку в расписание движения автобусов.

Регулирование времени движения автобусов при необходимости корректировки и оперативное реагирование на вопросы различных паритетных маршрутов осуществляются центральной диспетчерской службой города (ЦДС).

Контроль за осуществлением плановых рейсов в соответствии со схемой и расписанием движения, утвержденным местным исполнительным органом - компетенция центральной диспетчерской службы. Соответствующая информация по состоянию регулярности движения автобусных перевозок ежедневно передается в местный исполнительный орган.

На сегодняшний день из-за низкого уровня организации, ЦДС имеет ряд недостатков, которые препятствуют повышению качества обслуживания пассажиров и развитию предпринимательства:

Неполноценный контроль за регулярностью движения автобусов.

Регулярность движения автобусов один из основных показателей пассажирского автомобильного транспорта и оказывает прямое влияние на своевременность массовой доставки населения к местам назначения и на продолжительность времени поездки.

Здесь необходимо отметить, что существует сокрытие фактов срыва плановых рейсов и не отмечается отсутствие рейсов по перевозке пассажиров. Особенно, качество выполнения поздних рейсов, обслуживаемых «частниками», вызывает много недовольства со стороны пассажиров.

Для исключения возможности вмешательства человека при контроле за движением регулярных автобусных маршрутов в отдельных городах начали применять современные технологии. Однако внедрение инновационной технологии по отслеживанию автобусов регулярных маршрутов осуществляется не в полном объеме, так как перевозчики – арендаторы, обслуживающие маршруты привлечённым транспортом («частниками»), в этом не заинтересованы.

В итоге, МИО получает необъективные данные. По отчетам ЦДС и перевозчиков получается, что уровень регулярности движения на регулярных автобусных маршрутах высокий, а фактически продолжительность времени пассажира на поездку увеличивается.

Для принятия мер по улучшению работы пассажирского транспорта необходимо получить достоверные сведения о всех недостатках и ошибках в организации этих работ.

Недобросовестная конкуренция на автомобильном транспорте происходит из-за несовершенства законодательных норм, и отдельные субъекты предпринимательства «эффективно» используют возможности для получения максимальной выгоды.

Отсутствие соответствующего контроля и анализа

Расписание движения автобусов должно быть ориентировано на величину пассажирского потока.

Основным фактором для утверждения оптимального расписания движения автомобильного транспорта является пассажирский поток, для которого важны результаты обследования.

Пассажирский поток в течение определенного периода начинает существенно меняться в зависимости от потребности населения в поездках и движения автобусов по маршрутной сети города.

Выявление пассажиропотоков по отдельным маршрутам необходимо как для установления величины общегородского тарифа, так и при определении объемов субсидирования убыточных перевозок.

Как показывает практика, расписание движения остается неизменным в течение долгого периода или меняются периодически по обращению отдельных перевозчиков или группой перевозчиков. При этом не всегда проводится соответствующий анализ.

Отдельные маршруты по различным причинам закрываются и по ним полностью прекращают движение. В таком случае пассажиропоток маршрута переходит на другие маршруты и на пассажирообразующих остановочных пунктах начинает формироваться поток в различных направлениях, по-разному влияя на работу других маршрутов.

В настоящее время отсутствует соответствующий контроль и анализ при системном изменении движения маршрутов.

Уполномоченному органу совместно с перевозчиками необходимо провести соответствующие наблюдения и анализ с участием перевозчиков и внести коррективы в расписание и схемы движения маршрутов в соответствии с пассажирским потоком.

Отсутствие механизма для внесения изменений в схему движения маршрутов

Зачастую МИО по согласованию с ЦДС создают более благоприятные условия одному перевозчику и, наоборот ухудшает условия работы другим. Тем самым увеличивается доход первого за счет других перевозчиков. Изменение в схему и расписание движения маршрутов вносится без согласования с другими перевозчиками и без соответствующего анализа.

Происходит отток пассажиров с одного маршрута и приток пассажиров на другой, тот которому были предоставлены более благоприятные условия на маршруте.

Отсутствие регламентирующего положения в организации работы пассажирского автомобильного транспорта позволяет нарушать принцип равенства субъектов предпринимательства.

Создание и существование параллельной диспетчерской службы водном городе

В системе ЦДС существование второй диспетчерской службы в одном городе явление недопустимое и имеет место из за дефицита (или отсутствия) специалистов по организации пассажирских автобусных перевозок в МИО.

Диспетчерская служба пассажирского общественного транспорта – это не конкурентная среда, и диспетчерское управление транспортом общего пользования в одном городе должно быть единым.

Параллельная диспетчерская служба в одном городе, негативно влияет на БДД, не позволяет обеспечить координацию работы автобусов и дает возможность отдельным перевозчикам, не желающим установливать на автобусах навигационные системы контроля, приписывать уровень регулярности.

Отсутствие регламентирующего положения по организации диспетчерской службы пассажирского автомобильного транспорта способствует дезорганизации перевозок.

В этой связи, разработка и принятие нормативного акта, регулирующего проблемы организации пассажирского автомобильного транспорта, остро востребована бизнесом и МИО.

Предложения по организации работ ЦДС

Разработка и принятие положений, регламентирующих организацию работ ЦДС;

Организация контрольно-ревизорской службы (КРС), подотчётной акимату.

1.4. Налогообложение на пассажирских автобусных перевозках

Одной из важнейших проблем автотранспорта является, требующая срочного реформирования налоговая система, препятствующая развитию предпринимательства.

Упрощенная система взимания налогов для индивидуальных предпринимателей.

Упрощенная система взимания налогов для индивидуальных предпринимателей с малым размером дохода и налоговые льготы для них, была востребована бизнесом и была очень уместна в переходный от плановой к рыночной экономике момент. Это преследовало цель становления и укрепления предпринимательства. Но та целесообразность в настоящее время миновала и теперь в автомобильном транспорте уже является тормозом развития отрасли.

Это происходит потому, что многие предприниматели вынуждены уходить в деятельность, оформленную, как малый бизнес. В итоге создаются неравные условия перевозчиков с крупным и средним размерами бизнеса по сравнению с предпринимателями, работающими по схеме малого.

Также существующая налоговая система обусловила появление и развитие «нелегальных» перевозок, представляющих теневую экономику, когда для начала деятельности перевозчику достаточно зарегистрироваться в налоговом комитете. Это негативно повлияло также на управление отраслью из-за отсутствия реальных рычагов влияния на «нелегальных» перевозчиков, ущемляющих интересы законопослушных предпринимателей;

Освобождение предпринимателей, занятых на социально значимых, пассажирских автобусных перевозках от Корпоративного Подоходного Налога (КПН) и Налога на Добавленную Стоимость (НДС).

Особо важной для развития предпринимательства, занятого на социально значимых, пассажирских автобусных перевозках, является проблема КПН и НДС.

Ежедневно десятки миллионов граждан страны являются пассажирами автобусов, большинство которых не довольно качеством услуг и положение при этом ухудшается. Главной причиной этой ситуации является убыточность перевозок, которая не даёт предпринимателям возможности обновлять парк, повышая культуру и качество обслуживания.

Большинство регионов не возмещают убытки предпринимателей занятых на автобусных городских пассажирских перевозках и лишь некоторые из них производят субсидирование частично.

Предприниматели перевозчики трудятся в тяжелейших условиях постоянного дефицита оборотных средств, дефиците кадров, при стареющем парке и отсутствии развитой производственной базы.

Население города, в свою очередь страдает из-за массовых срывов и постоянного нарушения графиков, низкой культуры обслуживания, переполненности автобусов и высокой аварийности.

Для улучшения качества организации пассажирских перевозок необходимо обеспечить рентабельность автопредприятий, усиливая инвестиционную привлекательность этого вида предпринимательства. Только при этом можно обновить подвижной состав, развить производственную базу и привлечь высококвалифицированные кадры.

КПН является, по сути, налогом на прибыль, но в случае заведомо убыточной деятельности предпринимателей занятых в социально важной сфере, это вид налога препятствует обеспечению нормальной работы пассажирского транспорта, занятого в основном обслуживанием социально незащищённых слоёв населения.

К тому же, автобусные городские перевозки пассажиров относятся к предпринимательской деятельности в социальной сфере, для которой Налоговый Кодекс РК предполагает освобождение от КПН, утверждая, что организации, не подлежат налогообложению при осуществлении деятельности в социальной сфере, доходы от которых составляют не менее 90 процентов совокупного годового дохода таких организаций.

Также фактором в пользу принятия решения об освобождении перевозчиков от КПН и НДС, является устранение процесса перекладывания средств из бюджета, при возмещении убытков перевозчиков, согласно Правилсубсидирования, на основании Статьи 14 Закона «Об автомобильном транспорте».

Вышеуказанные меры, направленные на совершенствование налоговой политики и создание благоприятной предпринимательской среды, создавая условия для дальнейшего стабильного социально-экономического развития страны, позволят обеспечить высокое качество автобусного обслуживания населения, что как возможность комфортного передвижения, является важнейшим социальным фактором для граждан страны.

Также эти меры позволят улучшить состояние предпринимателей МСБ, занятого на социально значимых городских и пригородных пассажирских перевозках, при увеличении числа рабочих мест.

Таким образом, существует необходимость инициирования изменений в Налоговый кодекс РК, путём включения услуг по перевозке пассажиров и багажа на городских и пригородных автобусных маршрутах в перечень услуг, оказываемых в социальной сфере.

Для создания наиболее благоприятных условий развития МСБ на пассажирских автобусных перевозках требуется также инициирование изменения в Налоговый кодекс РК по включению доходов от сбора выручки за проезд на пассажирских городских и пригородных автобусных маршрутах в оборот освобожденного от обложения НДС.

В настоящее время вследствие поэтапно принятых изменений в транспортное законодательство были упрощены пороговые требования для осуществления пассажирских автобусных перевозок. К сожалению, данные изменения привели в конечном итоге к непривлекательности данной сферы услуг для представителей МСБ ввиду высокой налоговой нагрузки в отличие от индивидуальных предпринимателей, которые имеют такие же условия доступа на рынок, но кроме того и упрощения по выплате налогов.

Предлагаемые изменения в Налоговый кодекс решают одновременно несколько задач:

– снижение объемов субсидирования убытков пассажирских автобусных перевозчиков на городских и пригородных маршрутах;

– снижение уровня нелегальных перевозчиков;

– предоставление равных условий для доступа на рынок пассажирских перевозок всем участникам вне зависимости от юридического статуса.

Вышеуказанные меры, направленные на совершенствование налоговой политики и создание благоприятной предпринимательской среды, позволят улучшить ситуацию по БДД, обеспечить обновление парка и соответственно высокое качество автобусного обслуживания населения.

Далее приводим справочные данные по видам налогов в пассажирском автотранспорте.

В соответствии со **статьей 26 Налогового кодекса РК налоговое обязательство – это** обязательство налогоплательщика перед государством, возникающее в соответствии с налоговым законодательством Республики Казахстан, в силу которого налогоплательщик обязан встать на регистрационный учет в налоговом органе, определять объекты налогообложения и (или) объекты, связанные с налогообложением, исчислять и уплачивать налоги и другие обязательные платежи в бюджет, а также авансовые и текущие платежи по ним, составлять налоговые формы, представлять налоговые формы, за исключением налоговых регистров, в налоговый орган в установленные сроки.

В статье 27 НК РК закреплено, что объектом налогообложения и (или) объектом, связанным с налогообложением, являются имущество и действия, с наличием и (или) на основании которых у налогоплательщика возникает налоговое обязательство.

Принимая во внимание, что в НК РК отсутствуют отдельные нормы по налогообложению автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым направлениям, перевозчики, в зависимости от организационно-правовой формы, являются плательщиками КПН, НДС и налога на транспорт.

Корпоративный подоходный налог

Согласно статьи 81 НК РК Плательщиками корпоративного подоходного налога являются юридические лица - резиденты Республики Казахстан, за исключением государственных учреждений, а также юридические лица-нерезиденты, осуществляющие деятельность в Республике Казахстан через постоянное учреждение или получающие доходы из источников в Республике Казахстан.

При этом для субъектов малого малого бизнеса существуют специальные налоговые режимы, условия применения которых закреплены в статьях 429 и 433 НК РК.

В случае применения специального налогового режима на основе патента или упрощенной декларации объектом налогообложения является доход за налоговый период, состоящий из следующих видов доходов:

1) доход от реализации товаров, выполнения работ, оказания услуг, в том числе роялти, доход от сдачи в имущественный найм (аренду) имущества;

2) доход от списания обязательств;

3) доход от уступки права требования;

4) доход от осуществления совместной деятельности;

5) присужденные или признанные должником штрафы, пени и другие виды санкций (кроме возвращенных из бюджета необоснованно удержанных штрафов, если эти суммы ранее не были отнесены на вычеты в период, когда налогоплательщик осуществлял расчеты с бюджетом в общеустановленном порядке);

6) суммы, полученные из средств государственного бюджета на покрытие затрат;

7) излишки материальных ценностей, выявленные при инвентаризации;

8) доход в виде безвозмездно полученного имущества (кроме благотворительной помощи), предназначенного для использования в предпринимательских целях;

9) возмещение арендатором расходов индивидуального предпринимателя-арендодателя на содержание и ремонт имущества, переданного в аренду;

10) расходы арендатора на содержание и ремонт арендованного у индивидуального предпринимателя имущества, зачитываемые в счет платы по договору аренды.

Специальный налоговый режим на основе патента применяют индивидуальные предприниматели, соответствующие следующим условиям:

1) не используют труд работников;

2) осуществляют деятельность в форме личного предпринимательства.

Специальный налоговый режим на основе упрощенной декларации применяют индивидуальные предприниматели и юридические лица, соответствующие следующим условиям:

1) для индивидуальных предпринимателей:

предельная среднесписочная численность работников за налоговый период составляет двадцать пять человек, включая самого индивидуального предпринимателя;

предельный доход за налоговый период составляет 1400-кратный минимальный размер заработной платы, установленный законом о республиканском бюджете и действующий на 1 января соответствующего финансового года;

2) для юридических лиц:

предельная среднесписочная численность работников за налоговый период составляет пятьдесят человек;

предельный доход за налоговый период составляет 2800-кратный минимальный размер заработной платы, установленный законом о республиканском бюджете и действующий на 1 января соответствующего финансового года.

Налог на добавленную стоимость

1. Плательщиками налога на добавленную стоимость являются:

1) лица, по которым произведена постановка на регистрационный учет по налогу на добавленную стоимость в Республике Казахстан:

индивидуальные предприниматели;

юридические лица-резиденты, за исключением государственных учреждений;

нерезиденты, осуществляющие деятельность в Республике Казахстан через филиал, представительство;

доверительные управляющие, осуществляющие обороты по реализации товаров, работ, услуг по договорам доверительного управления с учредителями доверительного управления либо с выгодоприобретателями в иных случаях возникновения доверительного управления;

2) лица, импортирующие товары на территорию Республики Казахстан в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и (или) таможенным законодательством Республики Казахстан.

Объектами обложения налогом на добавленную стоимость являются:

1) облагаемый оборот;

2) облагаемый импорт.

Обязательной постановке на регистрационный учет по налогу на добавленную стоимость подлежат юридические лица-резиденты, нерезиденты, осуществляющие деятельность в Республике Казахстан через филиал, представительство, индивидуальные предприниматели в следующем порядке:

2. В случае, если размер оборота для целей постановки на регистрационный учет по налогу на добавленную стоимость превышает в течение календарного года минимум оборота, лица, подлежащие постановке на регистрационный учет по налогу на добавленную стоимость, обязаны в явочном порядке подать в налоговый орган по месту нахождения налоговое заявление о регистрационном учете по налогу на добавленную стоимость не позднее десяти рабочих дней со дня окончания месяца, в котором возникло превышение минимума оборота.

Размер оборота определяется нарастающим итогом:

1) вновь созданными юридическими лицами-резидентами, филиалами, представительствами, через которые нерезидент осуществляет деятельность в Республике Казахстан, - с даты государственной (учетной) регистрации в органах юстиции;

2) физическими лицами, вновь вставшими на регистрационный учет в налоговых органах в качестве индивидуальных предпринимателей, - с даты постановки на регистрационный учет в налоговых органах;

3) налогоплательщиками, снятыми с регистрационного учета по налогу на добавленную стоимость на основании решения налогового органа в текущем календарном году, - с даты, следующей за датой снятия с регистрационного учета по налогу на добавленную стоимость на основании решения налогового органа;

4) иными налогоплательщиками - с первого января текущего календарного года.

Размер оборота для целей постановки на регистрационный учет по налогу на добавленную стоимость определяется как сумма оборотов, совершаемых плательщиком налога на добавленную стоимость:

1) по реализации товаров, работ, услуг в Республике Казахстан, за исключением необлагаемого оборота, согласно НК РК;

2) по приобретению работ, услуг от нерезидента.

Налог на транспорт

Плательщиками налога на транспортные средства являются физические лица, имеющие объекты налогообложения на праве собственности, и юридические лица, имеющие объекты налогообложения на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, если иное не установлено настоящей статьей.

Объектами налогообложения являются транспортные средства, за исключением прицепов, зарегистрированные и (или) состоящие на учете в Республике Казахстан.

Утвержденные налоговые ставки на автобусы:

до 12 посадочных мест включительно – 9 МРП (17 838 тенге).

свыше 12 до 25 посадочных мест включительно – 14 МРП (27 748 тенге);

свыше 25 посадочных мест – 20 МРП (39 640 тенге).

Ставка МРП на 2015 год - 1982 тенге

1.5. Система электронного билетирования на общественном транспорте

В настоящее время в Республике Казахстан эффективное использование инновационного потенциала, являющегося основой инновационной экономики, становится одной из необходимых предпосылок достижения устойчивости и качества экономического роста. Казахстан обладает достаточными возможностями для инновационного развития, но, тем не менее, пока сохраняется существенный разрыв с промышленно развитыми странами.

Главной проблемой является повышение эффективности использования научных разработок и внедрение результатов фундаментальных и прикладных исследований в производство.

Основные трудности в реализации инновационного потенциала связаны с нехваткой собственных средств у организаций, ограниченностью бюджетного и внебюджетного финансирования, в том числе заемных и привлеченных средств.

Научно-технические разработки далеко не всегда становятся инновационным продуктом, готовым для производства и эффективной реализации. Существуют проблемы правового и организационного порядка в охране и передаче интеллектуальной собственности, сертификации инновационной продукции. Активизация инновационной деятельности требует, с одной стороны, государственного управления и координации действий всех ее субъектов, с другой – интеграции всех заинтересованных структур в реализации инноваций, привлечении инвестиций, создании условий, способствующих инновационному процессу и внедрению достижений науки и техники в экономику страны.

Анализ экономических аспектов понятия «инновационный потенциал» выявляет широкий спектр подходов к их изучению. К рассмотрению сущности инновационного потенциала следует подходить как к экономической категории, являющейся иерархически организованной системой экономических отношений, находящихся в различной степени приближения к сущности потенциала.

Под инновационным потенциалом понимается: с одной стороны, совокупность различных ресурсов, необходимых для осуществления инновационной деятельности; а с другой – систему экономических отношений различных субъектов хозяйственной деятельности по формированию совокупной инновационной способности к осуществлению инновационной деятельности в процессе воспроизводства.

Эффективная реализация инновационного потенциала зависит от состояния как каждой из его составляющих, так и их взаимодействия. Под условиями формирования инновационного потенциала предлагается понимать наличие факторов, формирующих инновационный потенциал, и институтов, обеспечивающих реализацию этих факторов.

При этом на различных уровнях функционирования инновационного потенциала (страна, регион, отрасль, предприятие) происходит разграничение полномочий республиканских, региональных и местных органов власти, что обеспечивает возможность эффективного решения проблем и регулирования тех аспектов инновационной деятельности, которые лежат в сфере общенациональных интересов.

Финансовые ресурсы инновационного потенциала выполняют следующие функции:

– обеспечивают поступление финансовых средств для выполнения инновационных процессов;

– реализуют необходимую эластичность поступлений финансовых ресурсов в соответствии с протеканием этапов инновационного процесса;

– воздействуют на осуществление инновационных процессов;
– создают стимулы и условия для разработки инноваций;
– воздействуют на выбор тематики инновационных проектов в соответствии с потребностями функционирования и развития самой инновационной сферы;
– способствуют эффективному формированию расходов на инновации.

Следует отметить, что технологический и инновационный потенциал в автобусных пассажирских перевозках, возможно, реализовать при решении разного рода задач, в том числе и благодаря технологиям оплаты проезда.

Для того, чтобы жители мегаполисов пересели с личного автотранспорта на общественный, последний должен быть комфортабельным и скоростным. Существенно повысить скорость можно с помощью выделенных полос для общественного транспорта. Комфортабельность обеспечит современный подвижной состав и новые технологии оплаты проезда.

Во многих крупных городах мира, для оплаты проезда на городском пассажирском транспорте и учета пассажиропотоков используются транспортные карты:

в Лондоне - Oystercard, вТокио - Suica, в Нью-Йорке - MetroCard, в Сеуле - T-money, вГонконге – Octopuscard, вСанкт-Петербурге - «Подорожник», в Москве - «Тройка».

В Казахстане данный опыт был внедрен с 1 октября 2015г. во всех видах общественного транспорта города Алматы задействована система «Единой транспортной карты». Это новая система оплаты за проезд, основанная на использовании специальных считывающих приборов и транспортных карт-проездных. Для оплаты проезда карточки «ОҢАЙ» надо будет прикладывать к специальным терминалам. Деньги за проезд будут автоматически списываться со счета.

Введение «Единой транспортной карты» позволит отследить движение автобусов после 20.00 в целях обеспечения бесперебойной работы предприятий, которые не выполняют график ведения своей деятельности и не осуществляют перевозки после 20.00.

Внедрение системы электронного билетирования общественного транспорта тесно связано с проектом ПРООН-ГЭФ «Устойчивый транспорт г. Алматы», целью которого является снижение выбросов парниковых газов от транспорта и улучшение окружающей среды нашего города.

Всего этого планируется достичь посредством улучшения управления общественным транспортом и качеством воздуха, повышением эффективности и качества услуг общественного транспорт, комплексным управлением дорожным движением в целом, а также «реализацией демонстрационных проектов для повышения информированности и улучшения знаний об устойчивом транспорте».

В рамках данной стратегии уже к 2023 году в Алматы должна функционировать интегрированная, устойчивая и безопасная транспортная система, предоставляющая услуги высокого качества всем слоям населения.

Основными приоритетными пунктами в стратегии проекта выбраны:

Повышение качества услуг общественного транспорта

Популяризация немоторизированных передвижений (велосипедные дорожки, переходы)

Модернизация дорог для предоставления преимуществ общественному транспорту

Управление транспортными потоками.

Также будут прорабатываться: интеграция транспортного планирования и градостроительства, управление парковками, интеграция городского и пригородного транспорта, и популяризация автомобилей с низким уровнем выбросов.

В целях устранения негативных факторов, влияющих на регулярность хождения общественного транспорта, обеспечения качественного мониторинга и регулирования, была создана Центральная Диспетчерская Служба (ЦДС). Предполагается, что запуск ЦДС позволит проанализировать насыщенность потоков общественного транспорта в городе и принять меры по оптимизации маршрутов.

Планируется весь городской общественный транспорт оборудовать GPS-трекерами, которые также будут исполнять функцию бортовых компьютеров для водителей троллейбусов, автобусов, трамваев и метро. С помощью этих устройств водители смогут связываться с диспетчерами ЦДС в случае необходимости, получать информацию о предыдущем и последующем транспорте и т.д.

С помощью данного программно-аппаратного комплекса ЦДС сможет:

– вести реестр водительского состава, работающего на пассажирском транспорте г. Алматы;

– фиксировать факты нарушения водителем исполнения маршрута;

– фиксировать факты нарушения водителем скоростного режима;

– определять время начала и окончания работы водителя на маршруте;

– фиксировать продолжительность нахождения водителя за рулем.

– обеспечить прямую связь между диспетчерской службой и водителем;

– оказывать информационную поддержку водителю по скоростному режиму; качеству и статистике исполнения маршрута; интервальному движению на маршруте.

– уведомлять водителя о необходимости помощи посадки и высадки пассажира с ограниченными возможностями;

– обеспечить единое голосовое оповещение о текущей и следующей остановке.

– осуществлять контроль работы системы электронного билетирования.

Данные о перемещениях общественного транспорта города, полученные с помощью ЦДС, могут стать основой оптимизации маршрутной сети и решить ряд проблем по качеству обслуживания перевозчиков.

Реализация проекта по внедрению электронной системы билетирования общественного транспорта, возлагается на ТОО «Транспортный холдинг г. Алматы».

Введением системы электронного билетирования теоретически возможно решить следующие задачи:

вывести собираемые средства за оплату большей части перевозок в общественном транспорте из теневого оборота.

увеличить налоговые поступления в бюджет города.

получить объективную оценку объема рынка пассажирских перевозок в городе Алматы в разрезе пассажиропотока и денежном выражении.

В свою очередь, решение этих задач позволит городу инвестировать в развитие общественного транспорта и быстрее реализовать вышеупомянутую стратегию, определить допустимый тариф за перевозку пассажиров и багажа, т.е. аудировать перевозчиков.

Для введения системы требуется установка терминалов оплаты, к которым необходимо будет прикладывать карты оплаты, во все автобусы, троллейбусы, трамваи и метро.

Проблемы внедрения системы для 100% охвата всего общественного транспорта новой системой является аварийное состояние 43% курсирующих по маршрутам машин: из 937 проверенных транспортных средств частных и привлеченных перевозчиков, 406 непригодно к установке новой системы. Причина – нехватка средств у перевозчиков на ремонт и обновление своих автопарков.

В тоже время у единой системы оплаты проезда, безусловно, есть и свои преимущества, которые изложены в *таблице 10*.

Таблица 10. Преимущества автоматизированной системы оплаты проезда (кондуктор с терминалом)

Для пассажиров:	Для местных исполнительных органов:	Для перевозчиков:
-Не нужно каждый месяц покупать новый проездной; -Есть возможность контролировать затраты на поездку (свои или ребенка); -Если карта будет утеряна, ее можно восстановить, в отличие от потерянного проездного, который придется покупать заново; -Пассажир может выбрать, как расплатиться: через карту или наличными.	-Получать полную статистику пассажиропотока; -Видеть статистику по использованию льготных проездных; -Контролировать бюджетные выплаты; -На основании полученных данных по пассажиропотоку, оптимизировать график маршрутов, выявлять перегруженные направления; -Упрощать выявление безбилетных пассажиров; -Вводить различные тарифы и скидки на проезд.	-Анализ статистики по льготникам для более точного возмещения из бюджета; -Контролировать работу кондуктора; -Упрощать выявление безбилетных пассажиров и случаев мошенничества со стороны кондуктора; -Сократить ошибки кондуктора при работе с наличными денежными средствами; -Получить обоснование для администрации об увеличении или сокращении подвижного состава на маршрутах.

1.6. Сводная таблица проблем и путей решения проблем на пассажирских автобусных перевозках

Проблемы в организации пассажирских автоперевозок, причины их появления и пути решения сведены в таблицу 11.

Таблица 11. Перечень проблем в организации пассажирских автобусных перевозок в Казахстане и пути их решения.

1.1. Подвижной состав автобусного парка	
Проблемная ситуация	Рекомендуемое положение
Одной из проблем в республиканском парке автобусов является превалирование автобусов, находящихся в индивидуальном пользовании, над автобусами, находящихся в собственности транспортных компаний. Вследствие этого не обеспечивается полноценный предсменный технический осмотр автобусов, техническое обслуживание и ремонт автобусов, некачественное выполнение перевозок в регулярном сообщении (срывы графиков движения, срывы расписаний движения, грубое обращение с пассажирами).	В регулярных автобусных перевозках пассажиров основная часть автобусного парка должна быть сосредоточена в транспортных предприятиях крупного и среднего размера. Эти предприятия могут обеспечить полноценное техническое обслуживание и ремонт, безопасность движения и высокий уровень качества перевозок пассажиров. По экспертным оценкам, у индивидуальных собственников автобусов должно быть не более 10-30% от общей численности автобусов.
Причины	Варианты решений
1. Разная налоговая нагрузка насубъектов малого бизнеса (индивидуальных предпринимателей) и на остальных субъектов автобусных перевозок (транспортных компаний).	Снизить в пассажирском автотранспорте разницу налогового бремени для субъектов малого бизнеса и остальных субъектов рынка транспортных услуг.
2. Низкие тарифы, которые обусловливают убыточность перевозок, и полное или частичное отсутствие субсидирования убытков перевозчиков. Сочетание этих факторов приводит к уходу перевозчиков на статус ИП и массовому развитию мелких перевозчиков.	Местным исполнительным органам устанавливать оптимальный уровень тарифов, обеспечивающих рентабельность перевозок и своевременное обновление парка транспортных средств.
1.2. Безопасность пассажирских автоперевозок	
Проблемная ситуация	Рекомендуемое положение
Низкий уровень безопасности дорожного движения, в том числе пассажирского автотранспорта. Вследствие этого в Казахстане наблюдается повышенное количество ДТП, раненых и погибших людей на них.	Необходимо повысить уровень безопасности дорожного движения до уровня развитых стран.
Причины	Варианты решений
1. Крайне низкая культура и дисциплина участников дорожного движения, неполное соответствие дорожно-транспортной инфраструктуры и недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.	Необходимо повысить ответственность участников дорожного движения (водителей, пешеходов). МИО постоянно проводить контроль за перевозчиками по реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.
2. Высокая степень износа транспортных средств.	Длясвоевременного обновления подвижного состава обеспечить рентабельность автобусных перевозок в регулярном сообщении путем повышения тарифов и субсидирования убытков перевозчиков.

3. Недопустимо высокий уровень «нелегальных» перевозок, на который падает основной объем ДТП в автобусных перевозках.	В законодательство и НПА ввести ряд положений, ограничивающих деятельность «нелегальных» перевозчиков.
4. Невысокий уровень обучения водителей и пропаганды среди населения по правилам дорожного движения	Повышение качества подготовки водительского состава.
5. Недостаточный уровень контроля за техническим состоянием автотранспортных средств.	Усиление контроля МВД РК за техническим состоянием автобусов. Усиление контроля Комитета транспорта МИР РК за соблюдением норм технического обслуживания автобусов, периодических технических осмотров, а также предсменных технических осмотров автобусов и медицинских осмотров водителей. Возврат функций контроля за техническим состоянием автомобилей из МВД РК в МИР РК.
	Обеспечение экономической рентабельностидеятельности перевозчиков (повышение тарифов на проезд пассажиров и субсидирование убытков перевозчиков), снижение разницы налогового бремени на предприятии по сравнению с ИП.
1.3. Организация пассажирских автоперевозок	
Проблемная ситуация	Рекомендуемое положение
Низкий уровень организации перевозок пассажиров, влияющий на безопасность и качество перевозок пассажиров.	Высокий уровень организации перевозок, обеспечивающий безопасность и качество перевозок.
Причины	Варианты решений:
1. Частичное или полное отсутствие исполнения функций регулирования и контроля местными исполнительными органами организации перевозочного процесса. 2. Отсутствие методического руководства и координации уполномоченным органом (Комитетом транспорта МИР РК) местных исполнительных органов по вопросам управления и контроля перевозчиков за выполнением требований законодательства и нормативных правовых актов РК. В результате на местах существует значительный разнобой в принципах и подходах к организации пассажирских перевозок.	Выполнение МИО всех функций организации перевозок пассажиров по обеспечению безопасности перевозок, контроля за техническим состоянием транспортных средств, обеспечению перевозчиками качества пассажирских перевозок. Обеспечение уполномоченным органом координации и методическим руководством МИО по вопросам организации пассажирских перевозок.
3. Полное и частичное отсутствие субсидирования убытков перевозчиков в условиях высокой степени износа подвижного состава	Организация МИО полного субсидирования убытков перевозчиков. Рассмотрение Тарифной комиссией оптимальных величин тарифов на проезд

	пассажиров в городском и пригородном сообщении. Своевременное обновление подвижного состава перевозчиков.
1.4. Налогообложение пассажирских автоперевозок	
Проблемная ситуация	Рекомендуемое положение
Несоответствие существующей системы налогообложениядеятельности пассажирских автоперевозок экономическим реалиям и социальной значимости общественного транспорта в жизнедеятельности казахстанского общества.	Налоговая система обложения деятельности пассажирского автотранспорта должна обеспечивать развитие общественного транспорта как социально-значимой отрасли деятельности населения наряду с образованием и здравоохранением.
Причины	Варианты решений
1. Упрощенная система взимания налогов для индивидуальных предпринимателей	Снизить или полностью упразднить разницу в налогообложении ИП в пассажирском автотранспорте и автопредприятий.
2. Высокие ставки корпоративного подоходного налога (КПН)	Снизить ставки КПН
3. Высокие ставки налога на добавленную стоимость (НДС)	Снизить ставки НДС
1.5. Электронное билетирование	
Проблемная ситуация	Рекомендуемое положение
Малый темп внедрения системы электронного билетирования на общественном транспорте в городах Казахстана	Система электронного билетирования должна быть внедрена во всех городах Казахстана. Ее внедрение позволяет отказаться от приобретения бумажных билетов и наличного расчета, повысить прозрачность поступления доходов от перевозок, отследить пассажиропотоки по маршрутам и, в целом, способствует повышению управляемости перевозочным процессом.
Причины	Варианты решений
6. Недостаточное внимание к проблеме со стороны местных исполнительных органов	Повышение ответственности МИО за внедрение инновационных технологий, в том числе за внедрение систем электронного билетирования

2. ОТРАСЛЕВОЕ (ГОСУДАРСТВЕННОЕ) РЕГУЛИРОВАНИЕ

В настоящее время государственное регулирование в сфере автомобильного транспорта осуществляется уполномоченным органом, в лице Министерства инвестиций и развития Республики Казахстан, путем правового обеспечения, лицензирования, технического регулирования, осуществления контроля за соблюдением законодательства Республики Казахстан об автомобильном транспорте.

Государственный контроль за соблюдением законодательства об автомобильном транспорте осуществляется уполномоченным органом, в лице Комитета Транспорта Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, МВД и другими государственными органами в пределах их компетенции, установленной законодательством Республики Казахстан.

При этом компетенция уполномоченного органа, по Закону от 4 июля 2003 года №476«Об автомобильном транспорте», заключается в реализации государственной политики в сфере автомобильного транспорта путём:

– **осуществления координации и методического руководства местных исполнительных органов в сфере автомобильного транспорта;**

– **организации и осуществления контроля за соблюдением требований законов Республики Казахстан и постановлений Правительства Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования автомобильного транспорта;**

– **обеспечения взаимодействие государства с общественными объединениями и объединениями юридических лиц в форме ассоциаций (союзов) в сфере автомобильного транспорта.**

Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», регулирующий отношения между участниками транспортного процесса и устанавливающий требования к перевозчикам и автотранспортным средствам, также определяет, что «Основными задачами государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта» являются:

создание условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках и иных работах и услугах;

защита законных прав и интересов физических и юридических лиц, а также национальных интересов государства;

3) создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок;

4) защита внутреннего рынка автомобильных перевозок;

5) дальнейшее развитие инфраструктуры автомобильного транспорта.

Непосредственно вопросами формирования государственной политики занят незначительный штат сотрудников Управления автомобильного транспорта Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию РК.

Основная работа данного Управления состоит в разработке проектов законодательных и нормативно-технических актов в области автотранспорта, регулировании внутренних, международных грузовых и пассажирских перевозок, регулировании межобластных пассажирских перевозок. Значительная загрузка текущей работой, текучесть в кадрах не позволяет эффективно заниматься стратегическими вопросами развития отрасли.

Аналогичная ситуация, когда вопросам автомобильного транспорта не уделяется достаточного внимания, сложилась и в регионах. Управление пассажирским транспортом осуществляется Отделами жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог

Как правило, кроме руководства отдела вопросами автотранспорта постоянно заняты не более 2-3 специалистов акимата. Кроме конкурсного распределения маршрутов между перевозчиками у местных исполнительных органов практически отсутствуют рычаги влияния на перевозчиков.

Таким образом, непосредственное управление автотранспортной отраслью осуществляет крайне малый штат сотрудников исполнительной власти.

2.1. Анализ фактического состояния дел по исполнению Комитетом транспорта Министерства инвестиций и развития РК, требований Закона от 4 июля 2003 года №476 «Об автомобильном транспорте»

Фактическое состояние дел по исполнению Комитетом транспорта Министерства инвестиций и развития РК, требований Закона от 4 июля 2003 года №476«Об автомобильном транспорте», по реализации государственной политики в области:

а) осуществления координации и методического руководства местных исполнительных органов в сфере автомобильного транспорта;

Практика организации городских пассажирских перевозок и проведённые исследования показывают, что эта норма закона исполняется не в полной мере. По данным опроса предпринимателей и руководителей ассоциаций (союзов) координации действий и методической помощи на деле нет. В итоге создалось неудовлетворительное положение по БДД и достигает критических значений износ парка автобусов.

Неисполняемые нормативно правовые акты, отсутствие требований центрального уполномоченного органа к местным исполнительным органам по организации автобусных перевозок и выполнению норм законодательства, привели в прошлые годы к множеству судебных процессов между перевозчиками и властями в городах Уральск, Шымкент, Алматы, Усть-Каменогорск, Караганды. При этом до настоящего времени в регионах не осуществляется субсидирование убытков перевозчиков;

б) организации и осуществления контроля за соблюдением требований законов Республики Казахстан и постановлений Правительства Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования автомобильного транспорта;

Как показали ответы представителей на опрос, в этом отношении к компетентному органу имеются значительные претензии предпринимателей из-за отсутствия контроля местных исполнительных органов по выполнению требований закона «Об автомобильном транспорте» и связанного с этим отсутствия субсидирования убытков перевозчиков на социально значимых автобусных городских и пригородных маршрутах.

в) обеспечения взаимодействие государства с общественными объединениями и объединениями юридических лиц в форме ассоциаций (союзов) в сфере автомобильного транспорта;

В этом отношении, надо отметить практическое игнорирование прав общественных организаций (ОЮЛ). Многие инициативы, предложения ОЮЛ, в нарушение требований закона, остаются без рассмотрения и ответов. Многие нормы принимаются компетентным органом без анализа регуляторного воздействия и вопреки возражениям ОЮЛ.

Ярким примерами отсутствия конструктивного взаимодействия государственного органа и общественных организаций является игнорирование предложений КАО, когда были внесены инициативы:

– по рассмотрению вопросов пассажирских перевозок на заседании Подкомитета по автомобильному транспорту Евразийского Экономического Комитета 23-24.09.15. (по письму перевозчиков Павлодарской и Костанайской областей);

– по решению проблем организации пассажирских автобусных перевозок с КНР и др.

Другим примером несогласованности действий с ассоциациями предпринимателей является инициатива Министерства Инвестиций и Развития по обложению предпринимателей дополнительным налогом в виде сбора за первичную регистрацию моторных транспортных средств в размере 2 500 (две тысячи пятьсот) МРП за автомобиль старше 5 лет.

Эта по сути антипредпринимательская инициатива, ухудшила положение перевозчиков и ещё более усугубит проблему обновления парка, износ которого составляет около 70%.

Следует отметить, что сотрудничество с объединениями юридических лиц отрасли также оговорено Законом РК «О нормативных правовых актах». П. 4. Статьи 15 закона гласит, что «В случае несогласия с экспертным заключением государственный орган направляет в аккредитованные объединения субъектов частного предпринимательства, НПП РК «Атамекен» ответ с обоснованием причин несогласия». Такие ответы с обоснованием являются обязательным приложением к проекту нормативного правового акта до его принятия.

Фактически эта норма Комитетом транспорта МИР РК не выполняется, чему есть много примеров. В частности, комитет, несмотря на отрицательные экспертные заключения ассоциаций и НПП «Атамекен» (№ 6062 от 20.06.17 г.), при нахождении сферы пассажирских перевозок в глубочайшем кризисе, произвёл снижение коэффициента рентабельности на социально значимых автобусных маршрутах с 25% на 15%.

2.2. Анализ исполнения уполномоченным органом «Основных задач государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта», утверждённых Законом Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте»

Согласно требованиям Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», основными задачами государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта являются:

а) создание условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках и иных работах и услугах.

В этом отношении, как выполняются эти задачи, можно судить по хаосу творящемуся в нормативно правовых актах, регулирующих осевые нагрузки и расцвету нелегальных перевозок;

б) защита законных прав и интересов физических и юридических лиц, а также национальных интересов государства.

В реальности предприниматели не чувствуют защиты своих прав, о чём свидетельствуют факты, изложенные в главе «Организация пассажирских перевозок в регионах» и состояние предпринимательства в отрасли в целом;

Учет позиции ассоциаций автоперевозчиков по основным вопросам функционирования отрасли (субсидирование, нелегальные перевозки, недопущение на рынок автотранспортных услуг недобросовестных перевозчиков) до настоящего времени игнорируется местными исполнительными органами

в) создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок.

О значительных проблемах в отношении создания условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков, говорит отсутствие эффективной политики обновления парка и отсутствие защиты интересов перевозчиков.

В частности, игнорирование предложений КАО, когда была внесена инициатива по рассмотрению вопросов пассажирских перевозок на заседании Подкомитета по автомобильному транспорту Евразийского Экономического Комитета 23-24.09.15. (по письму перевозчиков Павлодарской и Костанайской областей);

Неудовлетворительное исполнение компетентным органом основных задач государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта и требований Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», обусловивших кризисное положение в отрасли, было подтверждено докладами автомобилистов на общем собрании ассоциаций (союзов) и перевозчиков автотранспортной отрасли, состоявшееся в Астане 27 июля т.г.

На собрании принимали участие представители государственных органов, НПП РК «Атамекен» и СТК «Казлогистикс». Выступления руководителей ассоциаций и предприятий разных регионов страны, содержали факты имеющего место кризиса в автотранспортной отрасли, обусловленные неудовлетворительной нормативной базой, регулирующей деятельность предпринимателей.

В частности, представители городов Алматы, Караганды, Шымкента, Уральска говорили об отсутствии субсидирования убытков предпринимателей местными органами власти согласно требованиям закона «Об автомобильном транспорте», отсутствии конструктивного диалога с акиматами, засилье нелегальных перевозчиков и других недостатках. Таким образом, была подтверждена необходимость срочных изменений во взаимоотношениях местных исполнительных органов и предпринимателей, а также необходимость пересмотра государственной политики, формируемой государственным органом.

2.3. Анализ законодательства, регулирующего деятельность предпринимательства с местными исполнительными органами

Как известно, компетенция уполномоченного органа, по Закону «Об автомобильном транспорте», по регулированию деятельности предпринимательства с местными исполнительными органами должна заключаться в реализации государственной политики в сфере автомобильного транспорта путём осуществления координации и методического руководства местных исполнительных органов в сфере автомобильного транспорта.

Данные опроса бизнеса по практике организации городских пассажирских перевозок и исследования показывают, что эта норма закона по координации действий и методической помощи на деле практически нет.

Неисполняемые нормативно правовые акты, отсутствие контроля требований законодательства к местным исполнительным органам по организации автобусных перевозок, привели в 2014-2015 г.г. к множеству судебных процессов между перевозчиками и властями в регионах. Это являлось прямым результатом неудовлетворительного состояния НПА, заключающегося в низком качестве сложных в исполнении норм, при отсутствии их единообразного толкования органами власти и предпринимателями.

Вместе с тем, после внесения изменений в нормативные акты, положение не изменилось. В ходе опроса бизнеса были выявлены общие для всех регионов **отсутствие выполнения требований законодательства в регионах по организации автобусных пассажирских перевозок.**

МИО из-за отсутствия отдельно выделенных структур, укомплектованных квалифицированными специалистами, не способны самостоятельно эффективно регулировать процесс организации автобусных пассажирских перевозок. В итоге во всех регионах наблюдаются проблемы взаимодействия местной власти и предпринимателей.

К примеру, акимат города Караганда, позволил принципиально недопустимое функционирование 2 конкурирующих диспетчерских служб (*составляющих графики маршрутов с наложением*), не возмещает компенсации льготного проезда, не субсидирует убытки законопослушных предпринимателей – ТОО «Карагандинский автобусный парк №3». Существует и не находит решения множество проблем между МИО и предпринимателями и в других регионах страны.

Практически повсеместное отсутствие субсидирования, вынуждает предпринимателей сокращать издержки и привлекать к обслуживанию маршрутов ИП, что влечёт к нарушениям налогового законодательства и может довести предпринимателя до банкротства. Такой факт был зарегистрирован в Усть-Каменогорске, где обанкротилось ТОО «Ульба транс».

Изложенные ситуации с перевозчиками области и города республиканского подчинения, с Карагандинским автобусным парком №3 и ТОО «Ульба транс» из Восточно-Казахстанской области стали следствием неисполнения и коллизий норм при отсутствии единых требований по организации перевозок.

2.4. Эффективность государственной политики в автотранспортной отрасли

Как уже выше сообщалось, правительством уделено особое внимание положению дел на пассажирских автобусных перевозках с утверждением «Комплексной программы (дорожной карты) по развитию автобусных перевозок», предусматривающий выполнение 16 значительных мероприятий. Программой предусмотрено выделение в период 2018 – 2021 годы 105 млрд. тенге из Республиканского бюджета, что в свою очередь позволит дополнительно привлечь 245 млрд.тенге заёмных средств.

Таким образом, впервые наметился прорыв в вопросах обеспечения развития бизнеса в этой сфере экономики. Вместе с тем, указанная программа не охватывает всех проблем пассажирских перевозок и направлена в первую очередь для решения срочного обновления парка в связи с критическим уровнем износа автобусов.

Как отмечено в этом проекте, требует дополнительного рассмотрения и решения такие задачи обеспечения развития сферы пассажирских перевозок, как: налоговая политика; кадровое обеспечение; кредитование бизнеса и т.п.

Кроме того, необходимо обеспечить неукоснительную дисциплину по соблюдению норм законодательства центральным уполномоченным органом и МИО.

Таким образом, для решения задач пассажирских автобусных перевозок необходима специальная программа, охватывающая все вопросы этой особосоциально значимой сферы экономики. Разработка и реализация полноценной государственной комплексной программы будет возможна при тесном сотрудничестве государственных и общественных организаций.

В этом отношении особое беспокойство вызывает деятельность уполномоченного в автомобильном транспорте государственного органа в лице Комитета Транспорта МИР РК (далее КТ). Общественные организации автотранспорта в СМИ и на различных других площадках, давно утверждают о неэффективности работы КТ МИР РК.

В первую очередь это связано с громоздкой структурой уполномоченного органа, состоящего из полутора десятков контрольных и отраслевых управлений нескольких видов транспорта, что делает невозможным формирование эффективной отраслевой политики.

Этим в основном объясняется неэффективность государственного управления отраслью. В итоге, КТ не в состоянии проводить адекватный анализ ситуации с принятием верных решений и действует против требований законодательства.

Изложенные факты свидетельствуют о серьезных проблемах в автотранспортной отрасли, вследствие неудовлетворительной нормативно правовой базы, регулирующей деятельность предпринимателей.

Формирование эффективной государственной политики в автотранспортной отрасли состоит в разработке действенной нормативной базы на качественно высоком уровне. Существующий Закон об автомобильном транспорте и подзаконные акты в теории предусматривают регулирование всех сторон деятельности предпринимателей отрасли.

Но на практике дело обстоит так, что многие нормы не работают, что свидетельствует о неэффективной реализации государственной политики, неудовлетворительном управлении развитием отрасли, отсутствием научно обоснованных, продуманных средне и долгосрочных мероприятий, направленных на развитие отрасли.

В настоящий время действует утвержденная Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 июля 2018 года № 470 «О Государственной программе инфраструктурного развтия «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы», где изложен план развития автотранспорта и намечены целевые индикаторы.

Но для реализации этих мероприятий не созданы предпосылки, не устранены системные препятствия развитию отрасли и при отсутствии персональной ответственности за исполнение, этот документ повторит судьбу прежде принятых программ.

К примеру, государственный орган в лице министерства транспорта и коммуникаций, разработал и утвердил в 2010 году Транспортную Стратегию развития автотранспортной отрасли на 2010-2015 годы. Запланированные Стратегией мероприятия в автомобильном транспорте не выполнены.

В частности, на 01.01.2010 года подлежало списанию 65 % парка транспортных средств. Положениями «Транспортная стратегии» планировалось снизить этот показатель неудовлетворительного состояния отрасли путём внедрения экологических стандартов «ЕВРО» до 50%. Фактически ситуация ухудшилась и на 01.01.2015 года подлежит списанию уже более 68 % автобусов.

Надо отметить, что и для утвержденной 12.07.18 г. Комплексной программы (дорожной карты) также не созданы предпосылки для эффективной реализации. В частности, на 01.10.18 г., несмотря на резкий рост стоимости дизельного топлива, не обеспечена деятельность тарифных комиссий по пересмотру тарифа.

Это мероприятие стоит на первом месте плана и его неисполнение препятствует реализации второго мероприятия дорожной карты – обеспечения субсидирования убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах в полном обьёме, что уже грозит срывом выполнения программы в целом.

Подытоживая вышеизложенное, надо отметить, что существующие проблемы отрасли свидетельствуют о необходимости ревизии, пересмотра и внесения изменений во все нормативные акты. Системное решение проблемы формирования эффективной государственной политики, возможно при тесном сотрудничестве центрального государственного уполномоченного в сфере автотранспорта органа и общественных организаций.

2.5. Транспортный контроль

Законом Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» установлены нормы и положения о порядке организации транспортного контроля за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан.

В законе «Об автомобильном транспорте» приведены положения **о лицензировании** отдельных видов деятельности в автомобильном транспорте, **подтверждение соответствия** автомобилей и оборудования, обязательного **страхования** гражданско-правовой ответственности их владельцев и гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами.

Вместе с тем, в 2013 году, вышеуказанные контрольные функции, без анализа последствий и, несмотря на возражения ассоциаций, были переданы из органов транспортного контроля МИР РК в МВД РК. При этом вследствие отсутствия опытных, квалифицированных кадров в области контроля в МВД РК, а также из-за загруженности полиции своими прямыми обязанностями по борьбе с преступностью и терроризмом, практически утерян контроль за техническим состоянием АТС, режимом труда и отдыха водителей на линии. Как результат, в последнее время ухудшилась ситуация по БДД, о чем свидетельствуют ряд резонансных ДТП, произошедших в 2017-2018 гг.

Министр внутренних дел РК – Касымов К., отвечая 19.02.18 г. на депутатский запрос (https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kasyimov-poprosil-novyih-polnomochiy-mir-tragedii-338055/),признал значительные проблемы контроля и надзора на дорогах, сказав:

– **«Возникает необходимость определить один государственный орган, осуществляющий регулирование и контроль в сфере автомобильных пассажирских перевозок в лице Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию, наделив его правом остановки автобусов для проверки документов и соблюдения перевозчиками требований безопасности при перевозках»;**

– **«Считаем необходимым ввести законодательно, в случае выявления автобусов, осуществляющих перевозки пассажиров, не прошедших технический осмотр, переоборудованных без разрешения, норму, отзывающую либо приостанавливающую действие их лицензии».**

Также глава МВД предложил наделить сотрудников Комитета транспорта Министерства по инвестициям и развитию правом остановки автобусов для проверки документов и соблюдения перевозчиками требований безопасности при перевозках.

Кроме того, МВД внес несколько предложений по НПА. Так, в законе №476 от 04.07.13 г. «Об автомобильном транспорте» отсутствует четкое определение нерегулярных автомобильных перевозок (перевозка пассажиров без установленных маршрутов движения), что создает условия для нелегальных перевозчиков возить пассажиров вопреки правилам перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

В целях упорядочения деятельности законных и незаконных перевозчиков необходимо внести соответствующее изменение в закон «Об автомобильном транспорте», а также необходимо ограничить возраст транспорта, допускаемого к осуществлению регулярных и нерегулярных пассажирских перевозок.

Таким образом, практика подтвердила необходимость рекомендованного КАО ещё в 2013 году, срочного возврата функций надзора за деятельностью автобусных перевозчиков из МВД РК в МИР РК.

2.6. Создание Министерства транспорта Республики Казахстан

Транспорт в жизнедеятельности Казахстана имеет большое значение. Без перевозок грузов и пассажиров невозможно существование народного хозяйства и общественной деятельности населения республики.

Доля транспорта в валовом национальном продукте составляет 8%. По данным Министерства по инвестициям и развитию РК (далее – МИР РК) за последние 10 лет в транспортный комплекс инвестировано порядка 30 млрд. долларов США, построено 2 тыс. км железных дорог, реконструировано 6,3 тыс. км автомобильных дорог, увеличены портовые мощности на Каспии до 23,5 млн. тонн, проведена реконструкция в 15 аэропортах, количество грузовых автомобилей составляет 400 тыс.ед., а автобусов – около 90 тыс. ед.. Улучшились показатели Казахстана по индексу эффективности Всемирного банка LPI с 88 места в 2014 году до 77 места в 2016 году.

В настоящее время уполномоченными государственными органами в транспортной отрасли являются Комитет транспорта, Комитет гражданской авиации и Комитет автомобильных дорог МИР РК. На эти комитеты возложена ответственность за разработку всех стратегических и текущих планов развития отрасли, законодательное обеспечение этих задач, а также контроль и надзор за обеспечением исполнения всех законов и нормативных актов.

В рамках проведения «Третьей модернизации Казахстана», построения новой экономики, основанной на технологиях «Четвертой научно-технической революции» перед транспортной отраслью стоят следующие стратегические задачи:

– полноценной защите интересов страны в интеграционных процессах в рамках ЕАЭС, ШОС и других интеграционных объединений;

– исполнения требований ВТО, повышения конкурентоспособности казахстанского бизнеса в сфере транспорта с учетом международных Правил и отраслевых особенностей: на железнодорожном транспорте – ОСЖД, ФИАТА, в автомобильном транспорте – ИРУ, в водном транспорте - ИМО, в воздушном транспорте – ИКАО, ИАТА;

– обеспечения государством необходимого уровня государственного регулирования и добросовестной конкуренции на транспортном рынке транзитных, мультимодальных и интермодальных перевозок грузов и пассажиров на железнодорожном, автомобильном, водном и воздушном транспорте;

– цифровизация транзитно-транспортного комплекса.

В настоящее время государственное регулирование транспортной отрасли осуществляет Министерство по инвестициям и развитию (МИР РК). Это очень большое министерство, имеющее 8 ведомств (комитетов) и 19 департаментов, осуществляющее руководство всеми отраслями промышленного производства Казахстана.

Основной задачей министерства является индустриальное развитие страны. В этом плане вопросы организации перевозок пассажиров и грузов не являются приоритетными для министерства и им не уделяется должного внимания. Большое количество отраслей, курируемых министерством, и значительное количество комитетов и департаментов не позволяют руководству МИР РК сосредоточиться на проблемах транспортной отрасли.

Кроме того, транспорт по сравнению с другими промышленными отраслями обладает спецификой – его продукция создается в момент исполнения перевозок. Это накладывает определенные требования к организации перевозочного процесса, в том числе и со стороны руководства МИР РК.

С целью решения вышеуказанных задач необходимо решить вопрос создания отдельного министерства по управлению транспортной отраслью. Это позволит поднять статус транспортной отрасли на должный уровень, сконцентрировать управленческие ресурсы для решения проблем транспорта и обеспечить народное хозяйство и население республики транспортным обслуживанием.

В Министерство транспорта Республики Казахстан (МТ РК) необходимо из МИР РК передать все комитеты, регулирующие транспортную отрасль: Комитет гражданской авиации, Комитет автомобильных дорог, Комитет транспорта.

При создании МТ РК целесообразно из Комитета транспорта выделить контролирующие органы – Комитет транспортного контроля, а сам Комитет транспорта разделить на три департамента, регулирующих транспортную отрасль: Департамент водного транспорта, Департамент железнодорожного транспорта, Департамент автомобильного транспорта. Кроме того необходимо создать обеспечивающие департаменты: внешнеэкономических связей, стратегического планирования, кадровых и административных работ.

3. ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИЕ ИНТЕРЕСЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК.

В настоящее время защита интересов перевозчиков перед акиматами и другими государственными структурами осуществляется непосредственно самим предприятием либо областными ассоциациями перевозчиков.

В Казахстане на сегодняшний день зарегистрировано более 20 общественных объединений юридических лиц (ассоциаций, союзов), представляющих интересы предпринимателей перевозчиков пассажирских автобусных перевозок.

Таблица 12. Список ассоциаций пассажирских перевозок Казахстана

№	Наименование	Руководитель, ФИО	Контактный телефон	Адрес
1	ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан»	Алигужинов Серик Қарабатырович	+7 7272 794259 +7 7772170424	050000, г. Алматы, ул. Сейфулина 458, оф. 213 info@kao-a.kz
2	ОЮЛ «Ассоциация междугородних пассажирских автобусных перевозчиков и автовокзалов Республики Казахстан»	Когай Виктор Петрович	+7 7172 30 20 29; +7 701 415 02 05	г. Астана, пл. 310 Гвардейской дивизии, а/в «Сапаржай-Астана» astana_apk@mail.ru
3	ОЮЛ «Ассоциация предприятий транспортного комплекса Алматинской области»	Калимолдин Серик Каипканович	+8 701 739 25 82	г. Талдыкорган, kalimoldin91@mail.ru
4	Ассоциация «СоюзавтоперевозчиковВосточногоКазахстана»	Масич Николай Владимирович	+7 7232 26 04 32 +7 705 498 05 26 25-33-26 ф	г. Усть-Каменогорск, пр. Головкова 30, офис 202 too_cupp@mail.ru
5	Ассоциация «Южавтотранс»	Каюпов Дархан Каюпович	+7 7252 54-87-93, +7 7252 55 11 42 +7 701 487 80 99	г. Шымкент, ул. Бекетті, 6 avtoartltd777@rambler.ru
6	Ассоциация пассажирскихперевозчиковавтомобильноготранспорта РеспубликиКазахстан	Жайсанова Ирина Викторовна	+7 7272 92 57 84 +7 705 862 79 92	г. Алмата, ул. Байтұрсынова 147, офис 3 gaisanova-kz@mail.ru
7	ОЮЛ «Южно-Казахстанская региональная ассоциацияавтоперевозчиков и автовокзалов»	Қадыров Аманкелді Хамзиевич	+7 7252 54 99 31	г. Шымкент, ул. Ташенова б/н
8	Ассоциация «Оңтүстік транс Құлагер»	Суннатов Шермухаммед	53-47-68	г. Шымкент, ул. Алимкулова, 19 kuliev_co@mail.ru
9	ОЮЛ «Ассоциация перевозчиковЖамбылской области»	Нурмухамбетов Тодлеугазы Токташевич	+7 7262 522 648 +7 701 729 3488 52-30-93 ф	г. Тараз, пр. Жамбыла, 3 «б»
10	ОЮЛ «Ассоциация транспортников г. Астана»	Курманов Медет Багитжолович	+7 777 000 77 00	г. Астана, ул. Аспара, 2. kmb_vitoil@mail.ru
11	ОИП и ЮЛ Ассоциация «СКО автотранспортный Союз»	Семёнова Галина Петровна	+7 7152 462327 +7 705 651 1826	г.Петропавловск, Жамбыла 174, к.26Г avto_souz2011@mail.ru

				Astana.67@mail.ru
12	ОЮЛ "Ассоциация предприятий пассажирского транспорта Костанайской области"	Бойченко Алексей Григорьевич	8 (7142) 39-22-29 8 (7142) 39-21-61	Костанайская область, г.Костанай, ул. Карбышева, 129 aleksey_boychenko@mail.ru
13	ОЮЛ "Ассоциация предприятий пассажирского транспорта Павлодарской области"	Кайрат Жумабекович Мусин	+7701 569 3304	associaciapv@mail.ru
14	ОЮЛ «Ассоциация предприятий автовокзалов автомобильного транспорта Павлодарской области»	Суенов Б.К.		
15	ОЮЛ "Ассоциация предприятий пассажирского транспорта Актюбинской области"	Ермухамбетов Канай	+8701 627 62 04	Kanai100267@qmail.com
16	ОЮЛ "Ассоциация предприятий пассажирских перевозок города Алматы»	Ахатова Дана Амантаевна	+7 701 406 3642	almatygortrans@mail.ru
17	ОЮЛ "Ассоциация предприятий автотранспорта Карагандинской области"	Буралкин Айнитдин Амирбекович	+7 7212 426 323 +7 777 108 9799	karavtotrans@gmail.com
18	Ассоциация «Пассажирские перевозки» г. Кокшетау, Акмолинской области	Калишев Рустем Серикович	8(7162) 40-13-24 8 701 741 11 33	asspassp@mail.ru
19	ОЮЛ "Ассоциация предприятий пассажирского транспорта г. Павлодар"	Рудаков Василий Дмитриевич	+7 7182 606603 +7 701 620 7976	Pavlodar trans nvl@mail.ru
20	Ассоциация Автоперевозчиков Западного Казахстана. ААЗК	Баклан Александр Поликарпович	8 7112 28 43 12 8 7112 28 39 51	aapzk/associaciya@bk.ru
21	Ассоциация «Пассажирских и грузопассажирских перевозчиков, автовокзалов и автостанций Алматинской област	Красильников Вадим Анатольевич	8 7282 26-14-65	г. Талдыкорган, Восточная промзона, ул.Центральная, 19. Talgat.ye@mail.ru

	«Жетысу»			
22	Ассоциация юридических лиц «Автомобильный конвент Казахстана»	Беркалиев Марат Бахытжанович	8 701 329 03 28	Астана, пр. Абая 11/1, кВ. 103 convention.kz@gmail.com
23	Ассоциация перевозчиков пассажирским транспортом а/вокзалов и а/станций Костанайской области	Кушнеров Леонид Петрович	8 7142 57 87 17	Костанай, просп Абая 5-ый мк associ.pptaa.kst.obl@gmail.com

Примечание: данные Союза автотранспортников Казахстана

Следует отметить, что не во всех областях (городах) созданы такие ассоциации. При этом не всегда все перевозчики региона входят в существующие ассоциации.

По информации региональных палат НПП РК в Атырауской, Мангыстауской и Кызылординской областях общественные объединения юридических лиц автотранспортной отрасли отсутствуют.

Существующие региональные ассоциации перевозчиков в основной своей массе объединены и входят в республиканскую ассоциацию.

В частности Союз автотранспортников Казахстана (г. Алматы), объединяет 12 региональных ассоциаций.

В своей практической деятельности местные ассоциации взаимодействуют в основном с местными органами законодательной и исполнительной власти и территориальными органами центральных органов исполнительной власти (налоговой инспекцией МФ РК, административной полицией МВД РК и т.д.).

Взаимосвязь ассоциаций с центральными органами, ответственными за развитие автотранспорта, организована на постоянной основе через деятельность экспертной комиссии МИР РК по вопросам развития частного предпринимательства и экспертного совета Комитета транспорта МИР РК, проведение совещаний, заседаний подкомитета по автомобильному транспорту Комитета Логистики и Перевозок НПП РК «Атамекен».

Вместе с тем, влияние ассоциаций на совершенствование законодательных актов недостаточно. Вследствие этого нормативная база требует внесения изменений, а развитие автотранспорта характеризуется отсутствием единообразного толкования норм и требований к перевозочным процессам, отсутствием требований уполномоченных органов к перевозчикам по организационной структуре предприятий для обеспечения высокого уровня безопасности и качества автомобильных перевозок (наличие служб безопасности движения, обеспечение регулярности в пассажирских перевозках).

Кроме того, имеет место активное участие государственных (квазигосударственных) структур при формировании норм, для регулирования деятельности бизнеса.

В частности, многие положения Правил субсидирования убытков перевозчиков и Методики расчётов тарифов в 2017 году утверждены МИР РК по инициативам и предложениям коммунальных предприятий ТОО «Астана ЛРТ» и ТОО «Электротранс» (Алматы).

Также надо отметить, что раздел 2, глава 4, статья 63 ПК РК утверждает, что: «В случае если на аккредитацию претендуют два и более объединения, представляющие одну отрасль, то аккредитации подлежит объединение, имеющее в совокупности большее количество работников в субъектах частного предпринимательства, являющихся членами данного объединения».

При этом, МИР РК, в одной и той же сфере пассажирских автобусных перевозок, аккредитовал 2 объединения: с 2015 года Союз автотранспортников РК и с 2017 года ОЮЛ «Автомобильный конвент Казахстана». Этим самым осуществлена демотивация обьединения ассоциаций в единую республиканскую общественную организацию и создан искусственный барьер для консолидации мнения бизнеса по НПА.

Таким образом, в результате недостаточно эффективного взаимодействия общественных организаций с государственным органом, отсутствия консолидированного мнения предпринимателей отрасли, вопросы формирования государственной политики – разработки нормативно правовых актов, имеют значительные сложности для эффективного решения.

4. SWOT- АНАЛИЗ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Таблица 13. SWOT-анализ пассажирских автобусных перевозок

Сильные стороны	Возможности
Основной объем перевозок осуществляется автобусами	Улучшение качества обслуживания
Мобильность и оперативность перевозок по сравнению с другими видами транспорта	Использование экологического транспорта
Высокая конкуренция и открытый доступ на рынок перевозок.	Обновление парка автобусов
Эффективные общественные объединения, защищающие законные интересы автотранспортников	Обеспечение прозрачности экономики на городских и пригородных маршрутах приэлектронной билетировании
Субсидирование убытков пассажирских автомобильных перевозок	Развитие транспортной логистики и внутригородских маршрутных сетей
Готовность бизнеса на саморегулирование организации перевозок	Повышение безопасности дорожного движения, улучшение качества обслуживания пассажиров

Таблица 14. SWOT-анализ пассажирских автобусных перевозок

Слабые стороны	Угрозы
Высокий износ транспортных средств.	Рост ДТП.

Несовершенство нормативно-правовой базы	Рост теневого рынка перевозок.
Низкая инвестиционная привлекательность автотранспортной отрасли	Снижение транзитного потенциала.
Наличие нелегальных автобусных перевозчиков	Снижение налоговых поступлений в бюджет
Дефицит квалифицированных водителей автобусов - низкий уровень подготовки водителей в автошколах	Нарастание недовольства населения
Отсутствие системы учета доходов и реализации билетов.	Отсутствие прозрачности финансовой деятельности перевозчиков

Примечание: подготовлено Союзом автотранспортников Казахстана

Выводы по SWOT-анализу.

Влияние потенциально сильных сторон пассажирского автотранспорта на снижение негативного воздействия слабых сторон функционирования отрасли выражается в том, что создание экономических условий деятельности автопредприятий, обеспечивающих рентабельность перевозок, и в том числе, обеспечение полноценного субсидирования убытков перевозчиков, в значительной мере влияет на повышение эффективности перевозок и качества обслуживания пассажиров. Таким образом, финансирование организации перевозок, позволяет автобусным паркам:

– своевременно обновлять подвижной состав;

– снизить степень износа автобусов и, тем самым, снизить уровень ДТП;

– повысить инвестиционную привлекательность отрасли;

– снизить дефицит квалифицированных кадров водителей автобусов.

Эффективная деятельность общественных организаций по защите интересов субъектов рынка автотранспортных услуг главным образом означает участие в совершенствовании нормативно-правовой базы отрасли. Изменение законодательства, с учётом консолидированного мнения бизнеса, в свою очередь позитивно скажется на искоренении теневого рынка перевозок и пресечения деятельности нелегальных автобусных перевозчиков, по вине которых систематически совершаются ДТП с многочисленными жертвами.

Совершенствование государственного управления и переход на принципы саморегулирования позволит реализовать требования по качеству транспортного обслуживания пассажиров, а также позволит восстановить билетно-учетную систему по всем регионам Казахстана.

Изменения в налоговой политике по уравниванию налогового бремени юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и физических лиц в сфере автобусных пассажирских перевозок позволит устранить тенденцию увеличения числа малых предприятий, и тем самым, повысить безопасность и качество перевозок.

5. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Основными проблемами пассажирских автобусных перевозок являются:

1. Недобросовестная конкуренция в сфере пассажирских перевозок;
2. Теневая экономика, нелегальная перевозка пассажиров;
3. Невыполнение МИО норм законодательства в части выполнения обязательств по субсидированию убытков перевозчиков;
4. Дефицит водителей категорий «Д».

5.1. Недобросовестная конкуренция

В перечне барьеров на пассажирском автомобильном транспорте **недобросовестная конкуренция** занимает особую роль, поскольку оказывает серьезное негативное влияние на инвестиционную привлекательность и создает раскол в рядах предпринимателей, пропагандируя нелегальную деятельность, как цивилизованную норму поведения в бизнесе.

Недобросовестная конкуренция на пассажирских перевозках проявляется:

1. При привлечении на обслуживание регулярного маршрута многочисленных частных владельцев автобусов и микроавтобусов. Это происходит, когда победитель конкурса - «перевозчик-арендатор», не имея в собственности автобуса, передает право обслуживания маршрута третьему лицу, путем ежедневной «продажи» путевого листа привлекаемому для обслуживания маршрута владельцу автобуса - «частнику».

Признаки неравной конкуренции заключаются, прежде всего в том, что «перевозчик-арендатор», в отличие от перевозчика, у которого собственный парк, не несет расходов по ремонту подвижного состава, на оплату труда, закупку запасных частей, горюче-смазочных материалов и т.д.

В то же время, у перевозчика штатные работники, налоговые отчисления в бюджет, расходы по ГСМ и запасным частям, официальная оплата труда работникам, содержание производственно технической базы и т.д.

Перевозчик-арендатор не несет ответственности при ДТП, поскольку страхование ответственности по ГПО перевозчика перед пассажирами производится собственниками.Также перевозчик – арендатор не несет ответственность по ГПО владельца транспортных средств, поскольку собственником автобуса является третье лицо и конкретные требования в Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом отсутствуют.

Неравные условия проявляются и в финансовой сфере пассажирских перевозок, в виде отсутствия билетно-учетной системы и отсутствия системы реализации билетов пассажирам, вследствие чего возникает возможность уклонения от оплаты налогов.

Добросовестный перевозчик, в случае выявления нарушений требований билетно-учетной системы или невыдачи билета пассажиру или в случае превышения водителем скорости движения автобуса, выявленные тахографом или видеофиксатором, наказывает виновника.

Вследствие этого водитель-нарушитель самовольно оставляет работу и переходит к «перевозчику-арендатору», где нет требований по реализации билетов, нет контроля за скоростным режимом автобуса и технической эксплуатацией транспортных средств и т.д., в результате чего происходит утечка кадров от добросовестного перевозчика. При этом, количество простоев увеличивается, автобусы остаются без водителей, снижается доходная часть предприятий и налоговых отчислений в бюджет.

Различие двух систем управления в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом приведены в *таблице 15*.

Таблица 15. Различия двух систем управления в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Перевозчик	Перевозчик-арендатор
Материально- техническая база: • Собственная база, зона ТО и ТР; • Перевозка 100% осуществляется собственным подвижным составом; • Плановое проведение ТО-1 и ТО-2; • Полный комплекс диагностики состояния подвижного состава и ремонтных работ.	Материально - техническая база: • База арендованная. • Собственные автобусы частично или полностью отсутствуют. • ТО-1 и ТО-2 не производится. • Диагностика технического состояния автобусов не производится.
Кадровые: • Весь персонал официально числится в штате автопарка; • Действует система контроля трудовой и транспортной дисциплины; • Производятся пенсионные и социальные отчисления.	Кадровые: • Водители и кондукторы не числятся в штатном расписании; • Как правило отсутствует контроль за трудовой дисциплиной; • Налоги не оплачиваются
Финансовые: • Билетно-учётная система, прозрачная система получения доходов и выплаты налогов; • Строгий учет за сбором и сдачей наличной выручки; • Действует система контроля за реализацией билетов пассажирам и финансовой дисциплины.	Финансовые: • Билетно-учётная система отсутствует. • Отсутствует учёт и реализация билетов. • Отсутствует контроль сбора и получения доходов.

Примечание: анализ Союза автотранспортников Казахстана

Отсутствие контроля и координации действий МИО со стороны центрального уполномоченного органа создало новый субъект предпринимательства в лице «перевозчика-арендатора», который без расходов на обновление, ремонт и содержание подвижного состава, без расходов на производственную базу, без риска за ответственность в ДТП, зарабатывает больше, чем добросовестный перевозчик.

Предпринимателям намного выгоднее работать, привлекая со стороны «частников». Предприниматели видят, с какими проблемами *(отсутствие субсидирования убытков, несовершенная методика формирования тарифа, отсутствие преимущества здоровой конкуренции, отсутствие поддержки добросовестному перевозчику со стороны государства)* сталкиваются добросовестные перевозчики и не видят перспективы прозрачной финансовой деятельности, и в частности, вложения капитала для развития производства.

2. При деятельности в рыночной среде коммунальных парков (государственных и квазигосударственных структур), что противоречит требованиям Предпринимательского Кодекса РК и Закону РК «О конкуренции».

Создание государственных и квазигосударственных предприятий, препятствует реализации законных прав предпринимательства и наносит огромный ущерб экономике. Неэффективность государственного управления предприятиями, по сравнению с бизнесом наглядно подтверждена в 2016 году в Алматы, когда были приватизированы 3 погрязших в огромных долгах коммунальных парка.

По данным МИР РК, в регионах действуют в условиях льгот и приоритета 8 муниципальных автобусных парка, ущемляющих права и интересы бизнеса при ограничении/устранении конкуренции. Таким образом, в регионах имеют место антиконкурентные действия местных исполнительных органов, выразившиеся в действиях, принятии актов и решений, которые привели к ограничению или устранению конкуренции.

Антиконкурентными действиями (бездействием) государственных, местных исполнительных органов, организаций, наделенных государством функциями регулирования деятельности субъектов рынка, в том числе признаются действия по предоставлению отдельным субъектам рынка льгот или других преимуществ, которые ставят их в привилегированное положение относительно конкурентов, или создание неблагоприятных или дискриминационных условий деятельности по сравнению с конкурентами.

Ситуация по деятельности в рыночной среде коммунальных парков неоднократно обсуждалась на различных площадках. В частности, на совещании с участием представителей КРЕМиЗК МНЭ РК, генеральной прокуратуры, МИР РК и др. 16.05.2018 г. в НПП РК «Атамекен» под председательством Мырзахметова А.И. было констатировано, что в основе создания коммунальных парков лежит коллизия:

– принятое несмотря на возражения ассоциаций и НПП, без анализа регуляторного воздействия, при бездействии центрального уполномоченного органа, постановление правительства №1095 от 28.12.15г. «разрешает» создание и деятельность в рыночной среде коммунальных предприятий на пассажирских перевозках*(код ОКЭД 49311 автобусы, 49313 троллейбусы)*;

– при этом статья 192 Предпринимательского Кодекса РК (ПК РК) - не длопускаетдеятельность в рыночной среде коммунальных предприятий.

Эта коллизия, кроме устранения конкуренции, противоречит требованиям ПК РК Статьи 3 – «взаимодействие с МИО на создание благоприятных возможностей для бизнеса и общества».

На совещании было заявлено, что появление государственных (квазигосударственных) предприятий в рыночной среде говорит об отсутствии эффективной государственной политики в автотранспортной отрасли и неудовлетворительной работе уполномоченного органа.

По итогам обсуждения, выражено единодушное мнение и недопустимости ограничения конкуренции в сфере пассажирских автобусных перевозок и подписан протокол совещания, с поручением:

– КРЕМЗК с участием Генеральной Прокуратуры и МИО рассмотреть вопрос о перспективах коммунальных парков с учетом принципов «YellowPagesRule»;

– Инициировать изменений в текст постановления правительства №1095 от 28.12.15 г. исключение из перечня разрешённой деятельности юридических лиц с более 50% государственной доли.

В настоящее время, НПП проводит работу по реализации решений вышеупомянутого совещания.

5.2. Теневая экономика и нелегальные перевозки пассажиров

Междугородние пассажирские перевозки автомобильным транспортом являются лицензированным видом деятельности с 2011 года.

Основной причиной введения лицензирования послужила сложившаяся на рынке нелегальных перевозок ситуация, выразившаяся в отсутствии безопасности на дорогах, нарушения рабочего режима, отсутствия предрейсового медицинского контроля водителей и технического осмотра транспортных средств.

В соответствии с Законом о разграничении полномочий между государственными органами с 24 июня 2013 года функции лицензирования пассажирских перевозок переданы от Министерства транспорта и коммуникаций местным исполнительным органам.

Функции Комитета транспортного контроля по противодействию нелегальным перевозкам пассажиров переданы в компетенцию МВД. Вместе с тем, количество нелегальных перевозчиков, работающих без лицензий, в ряде регионов, в несколько раз превышает количество автобусов, задействованных в легальных перевозках.

Теневая экономика на автомобильном транспорте начало формироваться с момента либерализации отрасли и продолжает оказывать негативное влияние на развитие предпринимательства.

Причиной существования теневой экономики на транспорте является легкая доступность сферы перевозок, путём получения статуса ИП, привлекающих большое количество людей, в том числе так называемых «самозанятых».

Либеральное отношение к предпринимателям перевозчикам имело основание в момент становления бизнеса, но после приватизации отрасли прошло более 20 лет. Казахстан успешно преодолел переходные кризисные периоды и сегодня страна ставит задачу войти в число 30 самых развитых стран мира. Такие амбициозные стратегические задачи возможны при установлении цивилизованного рынка труда и необходимо начать деятельность по исключению теневой экономики на транспорте.

Таблица 16. Виды проявления теневой экономики

Теневая экономика на пассажирском автомобильном транспорте:	
– нелегальные междугородние перевозки пассажиров	*Нелегальная перевозка пассажиров на междугородних маршрутах формируется на привокзальных площадях, в то время, когда автобусы добросовестных перевозчиков выезжают из автовокзалов по расписанию с полупустыми салонами, при этом с привокзальной площади отправляются в рейс нелегальные автобусы, микроавтобусы и легковые автомобили с пассажирами.*
– регулярные внутригородские и внутриобластные маршруты при привлечении многочисленных частных владельцев автобусов и микроавтобусов	*Ненаблюдаемая экономика проявляется на внутригородских и пригородных маршрутах в результате привлечения на обслуживание регулярных маршрутов многочисленных собственников «частников» автобусов и микроавтобусов*

Примечание: данные Союза автотранспортников Казахстана

Ущерб для государства очевиден, с одной стороны государственный бюджет недополучает налоговые отчисления, с другой стороны снижаются доходы законопослушных перевозчиков. Не менее важно то, что таким образом рынок криминализуется.

Только между Астаной и Караганды недополученный доход перевозчиков превышает 650 млн. тенге в год. В масштабах страны доходы теневого рынка составляют много миллиардные суммы.

По оценкам экспертов из МНЭ РК транспортная отрасль является одной из 4-х наиболее теневых секторов экономики. При этом надо полагать, что нелегальные перевозчики в своём большинстве не «самозанятые» граждане, наподобие таксующих владельцев «Москвичей», «Жигулей», а организованные группы, за которыми стоят реальные владельцы автобусов. При этом «нелегалы» осуществляют перевозку пассажиров без каких-либо разрешений или ограничений и не испытывают при этом никакого давления со стороны уполномоченных государственных органов.

Факторы, способствующие уходу предпринимателей в тень:

а) отсутствие мотивации прозрачности деятельности добросовестного перевозчика перед перевозчиками-арендаторами;

б) отсутствие системного контроля и надзора за нелегальными перевозками пассажиров;

в) несовершенство законодательных актов, в частности, не предусмотрены обязательства перевозчика в обеспечении полноты сбора выручки и недопущения сокрытия доходов;

г) использование перевозчиками-арендаторами льготного налогового режима «частников» - индивидуальных предпринимателей.

Последствия теневой экономики:

– Ухудшение безопасности перевозок пассажиров и качества услуг пассажирам;
– Потеря налоговых поступлений в бюджет;
– Недобросовестная конкуренция со стороны нелегальных перевозчиков;
– Ущемление законных прав добросовестных перевозчиков;
– Дискредитация государственной политики в глазах населения и добросовестных перевозчиков.
– Отсутствие пенсионных и социальных отчислений.

Меры по противодействию теневой экономике:

1. Создание законодательной базы для противодействия теневой экономике

Предложения по внесению изменений и дополнений в законодательно-нормативные акты:

Внести изменение и дополнение в Кодекс РК «Об административных правонарушениях»	– предложение, предусматривающее солидарную ответственность перевозчика-арендатора, владельца транспортного средства и заказчика нерегулярной перевозки пассажиров и багажа; – пункт, предусматривающий ответственность перевозчиков, водителей и кондукторов за отсутствие и несоответствие билета и билетно-учетного листа, а также пассажира за отсутствие билета на проезд.
Внести дополнение п.180-1 в «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом»	– предусматривающее обязанность перевозчиков обеспечить водителей и кондукторов проездным документом (билетом) и билетно-учётным листом; – предусматривающее ввод обязательной билетно-учётной системы на пассажирском автотранспорте

2. Минимизация оборота наличных денег на пассажирском транспорте.

Меры:	**Результат:**
Поэтапное внедрение электронной оплаты на городских маршрутах.	Минимизация теневого оборота наличных денег и легализация теневого сектора.

3. Усовершенствование методов противодействия к проявлениям теневой экономики

Методы противодействия:	**Меры:**
Системный прозрачный контроль за нелегальными перевозками	Системный контроль междугородних перевозок пассажиров уполномоченным органом при

пассажиров	обязательном участии заинтересованных организаций.

Системный контроль и анализ работы перевозчиков.	Осуществление городской комиссией контроля и анализа прозрачности финансовой деятельности перевозчиков из представителей уполномоченного органа, налоговых органов, палаты предпринимателей, отраслевых объединений авто транспортников.
Поэтапное внедрение системы укрупнения предприятий автомобильных пассажирских перевозок	Выдача лицензии на регулярную перевозку пассажиров с учётом минимального количества транспортных средств, принадлежащих хозяйствующему субъекту

Искоренение теневой экономики необходимо предусмотреть комплексно с учетом трудоустройства «самозанятых» граждан, для чего требуется исследование рынка нелегальных пассажирских перевозок автомобильным транспортом и разработка комплексной программы по легализации теневого сектора на автомобильном транспорте.

5.3. Невыполнение местными исполнительными органами требований законодательства и обязательств по субсидированию убытков перевозчиков.

Невыполнение местными исполнительными органами требований законодательства является для предпринимательства страны непреодолимой преградой. В связи с этим, возникает вопрос о деятельности надзорных органов, которые должны контролировать выполнение мероприятий, функций представителями МИР РК.

Ассоциации регионов и городов зачастую обращаются в местные надзорные органы с просьбой защитить их права или дать разъяснения по вопросам ущемления прав и интересов перевозчиков. Как правило, прокуратуры дают отписку или письма для ответов направляются в акиматы, на которые собственно и жалуются предприниматели.

При этом, обычно используются стандартные формулировки типа: «В силу ст.292 ГПК РК, Вы вправе оспорить решение, действия (бездействие) гос.органа, органа местного самоуправления, ... государственного служащего в суде.В случае несогласия с данным ответом, Вы имеете право на его обжалование вышестоящему прокурору либо в суд» *(в ответ на письмо КАО прокуратура г. Алматы № 2-17070-17-38565 от 25.12.2017 г.)*.

Так как, правовой нигилизм при организации пассажирских автобусных перевозок проявляют все регионы, учитывая системный характер, ОЮЛ отрасли периодически обращаются в надзорные органы. В частности, КАО направил письма *(30.11.2017 г. за №297 и №79 от 31.05.18 г.)*в Генеральную прокуратуруРК с просьбой оказать содействие в обеспечении выполнения требований утверждённых нормативно правовых актов местными исполнительными органами. Эти письма были направлено для ответов в МИР РК *(№2-010713-17-87546 от 09.12.17 г., №2-010317-18-37534от 04.06.2018),* на действия и бездействие которого и жаловался КАО.

Таким образом, надзорные органы, видимо в силу специфичности вопросов автотранспортной отрасли, не оказывают помощи и поддержки ОЮЛ отрасли по соблюдению норм законодательства МИО.

Главной проблемой организации городских и пригородных автобусных перевозок является отсутствие у МИО его правильного планирования. В условиях бесконтрольности со стороны центрального уполномоченного органа акиматы не выполняют требовании законодательства.

В условиях практического отсутствия со стороны КТ МИР методического руководства и разъяснительной работы по применению НПА, в регионах нет единообразного толкования норм и более того исказилась суть процесса организации пассажирских перевозок.

Акиматы регионов в основном ограничивают компетенцию организатора перевозок проведением конкурсов на маршруты, не придавая должного значения остальным аспектам этой важнейшей задачи.

Как результат в регионах не производят субсидирования убытков перевозчиков МИО, которое предусмотрено Законом РК «Об автомобильном транспорте» и «Правилами субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров».

Без своевременного возмещения убытков перевозки предприниматели-перевозчики не могут стабильно работать и вести предпринимательскую деятельность.

Кроме вопросов по субсидированию убытков организации пассажирских перевозок, препятствует:

а) несвоевременное проведение конкурсов на обслуживание внутриреспубликанских регулярных маршрутов;

б) отсутствие периодического обследования пассажирского потока;

в) неразвитая улично-дорожная сеть и разбитые автомобильные дороги, по которым осуществляются регулярные движения общественного транспорта общего пользования.

В частности, в «Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом» регламентированы порядок и организация проведения конкурсов на право обслуживания маршрутов регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа, однако МИО конкурсы на право обслуживания маршрутов своевременно не проводятся.

Также после определения победителя конкурса при заключении договора на обслуживание регулярных маршрутов акиматы вносят изменения и дополнения в типовой договор на обслуживание регулярных маршрутов.

Периодическое проведение обследования пассажирского потока необходимое мероприятие для города, для перевозчиков и определение потока пассажиров по направлениям и по времени направление главный ориентир для организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом, и от этого во многом зависят доходы предпринимателей-перевозчиков и доходы бюджета. Отсутствие обследования пассажирского потока снижает эффективность деятельности предпринимателей-перевозчиков, поскольку количество пассажиров с учетом урбанизации увеличивается, в частности количество льготных категорий пассажиров.

Причиной отсутствия обследования пассажирского потока является отсутствие правила организации и проведение обследования пассажирского потока на регулярных внутриреспубликанских маршрутах.

Ни для кого не секрет, что качество автодорог, по которым осуществляется регулярное движение пассажирского автотранспорта находится на низком уровне.

Разбитые дороги – проблема всех автомобилистов, особенно для общественного транспорта, ведь предпринимателю придется нести дополнительные расходы за каждый сошедший с линии автобус из-за поломки ходовой части или кузова.

Разбитая проезжая часть – это долгое ожидание автобуса для пассажира, для предпринимателя - это систематические сходы с линии автобусов и дополнительные расходы на ремонт подвижного состава и потеря доходов, для государства – потеря налоговых отчислений и недовольство населения.

К неразвитым улично-дорожным сетям относится несоответствие уровня освещения автодорог в темное время суток. Это главным образом угрожает безопасности дорожного движения, и в случае дорожно-транспортного происшествия предприниматель-перевозчик несёт ответственность.

Ночное освещение нужно, чтобы водитель автомобиля мог увидеть внезапно появившегося пешехода на проезжей части дорог с безопасного расстояния и избежать наезда на человека. Несоблюдение нормы безопасности местными исполнительными органами создает для предпринимателя-перевозчика дополнительные нагрузки.

Все вышеуказанные барьеры, препятствующие развитию автотранспортной отрасли напрямую касаются местного исполнительного органа, и преодоление барьеров возможно при четком законодательном определении обязательств сторон, местного исполнительного органа, предпринимателя и общественных организаций.

5.4. Дефицит квалифицированных водителей категории «Д»

Одним из проблем, препятствующих организации перевозок, являетсядефицит квалифицированныхводителей категории «Д».

Вопрос обеспечения квалифицированными водителями предприятий автотранспортной отрасли особая проблема, поскольку даже при всех самых благоприятствующих факторах, при новых автобусах, отсутствии теневой экономики и лучшей транспортной инфраструктуры без квалифицированного водителя обойтись просто невозможно.

Водитель - основная производительная сила автотранспортной отрасли.

Исследование проблем, связанных с дефицитом квалифицированных водителей категорий «Д», основывается на фактических данных о количестве водителей автобусов на конкретно взятом субъекте хозяйствования на рынке пассажирского автомобильного транспорта.

Допускается, что общее количество физических лиц, имеющих водительское удостоверение категории «Д», может превысить количество зарегистрированных автобусов и микроавтобусов, однако нельзя утверждать, что на пассажирском автомобильном транспорте достаточное количество водителей автобусов. В стране может быть достаточное количество людей, имеющих право управлять автобусом, но они могут работать в других сферах.

Для анализа состояния обеспеченности сферы пассажирских перевозок водителями автобусов приведены примеры нескольких автотранспортных предприятий:

Потребность ТОО «Автобусного парка № 3» в г. Караганде составляет 780 человек, а фактически имеет в составе только 500 водителей. Недостаточность водителей автобусов составляет 280 человек.

Потребность автобусного парка № 1 г. Павлодара составляет 150 человек, фактически численность водителей составляет 130 чел.

Потребность ТОО «Аврора-Транссервис» г. Петропавловск составляет 75 чел. фактически численность водителей составляет 60 чел.

Потребность автобусного парка «Петропавловск-Норд» г. Петропавловск составляет 180 человек, фактически численность водителей составляет 140 человек. Дефицит водителей 40 чел.

Потребность ТОО «МАН-Оңтүстік» г. Шымкент составляет 70 человек, фактически численность водителей составляет 50 чел.

Потребность ТОО «Санжар-Моторс» г. Шымкент составляет 85 человек, фактически численность водителей составляет 60 чел. Нехватка водителей автобусов 25 чел. Как показывает практика, дефицит водителей категорий «Д» составляет в среднем 30 %.

При анализе уровня обеспеченности сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом водителями категорий «Д» необходимо учитывать, что больше половины субъектов предпринимательства, занятых в перевозке пассажиров автомобильным транспортом, являются индивидуальные предприниматели или малые предприятия, которые не имеют в собственности соответствующего количества автобусов и штатных водителей автобусов.

Обслуживание маршрутов практически передано третьей стороне многочисленным физическим лицам, имеющим в личной собственности 1-2 автобуса.

Таким образом, пассажирские перевозки испытывают дефицит квалифицированных водителей автобусов. Причинами нехватки водителей является:

а) низкая заработная плата, высокая физическая и моральная нагрузки;

б) отсутствие привлекательности сферы пассажирского автотранспорта, отсутствие элементарных условий труда для водителей и кондукторов;

в) существующая система подготовки водителей не способна подготовить квалифицированных водителей автобусов;

Необходимо разработать комплексную программу по вопросу повышения привлекательности пассажирских автобусных перевозок, так как во многих крупных городах до сих пор не созданы условия труда для водителей и кондукторов общественного транспорта. В нормативных актах автомобильного транспорта эти требования не предусмотрены, местные исполнительные органы не считают нужным делом, в результате чего сформировалась системная проблема для предпринимателей в сфере общественного транспорта.

Вопрос о повышении заработной платы водителям и кондукторам решается на местном уровне при своевременном субсидировании убытков перевозчиков.

Существующая система подготовки водителей совершенно не пригодна для обеспечения автотранспортной отрасли квалифицированными специалистами. Система подготовки водителей оторвана от производства, от работодателя.

Подготовка специалистов должна предусматривать две вещи: потребность производства и высокий уровень подготовки. Подготовка водителей автобусов не соответствует ни первому, ни второму пункту.

Фактор нехватки профессиональных водителей автобусов и низкое качество их подготовки приносит огромный материальный и социальный вред обществу, государству и предпринимательскому сообществу. Необходимо учитывать тот факт, что подавляющее большинство автошкол не имеют учебного автобуса, однако теоретически «арендуя у частника» автобус осуществляет обучение водителей категорий «Д».

Повышение возрастного ценза для водителей категорий «Д» приводит к острейшему дефициту. Это означает, что автобусные парки первого «нового» водителя с категорией «Д» могут получить во втором полугодии 2018 году, то есть через 3 года. Нельзя забывать, что Казахстан страна, где основной поток пассажиров перевозится автобусами большой вместимости.

Необходимости повышения возрастного ценза для водителей категорий «Д» нет, есть необходимость повысить качество подготовки и ужесточить требования к автошколам, которые относятся к данной деятельности как к источнику материального благополучия.

Не общее количество водителей категорий «Д» играет важную роль в обеспечении пассажирского автомобильного транспорта квалифицированными водителями, а привлекательность сферы пассажирского автомобильного транспорта и система подготовки водителей, ориентированной на производство.

Системный барьер, препятствующий развитию предпринимательства в автотранспортной отрасли непреодолим, пока система подготовки водителей автотранспортных средств не будет ориентирована на автотранспортную отрасль. Подготовку водителей автотранспортных средств, которые осуществляют перевозку пассажиров, необходимо передать в компетенцию государственного органа, уполномоченного в развитии автотранспортной отрасли.

6. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

6.1. Общие положения мирового опыта организации общественного транспорта

Автомобильный транспорт общего пользования играет значительную роль в пассажирских перевозках, как в развитых, так и в развивающихся странах. Однако в мире не существует единых подходов к организации рынка пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

В зависимости от распределения полномочий по организации рынка между государством, перевозчиками и пассажирами можно выделить три основных подхода:

– направляемая рынком либерализация;
– вызываемая спросом конкуренция;
– управляемый государством конкурсный режим.

*Первый подход*представляет из себя систему, основанную на дальнейшей передаче ответственности частным операторам. В этом случае, имеет место конкуренция в рамках рынка и в интересах потребителя. Планирование, деятельность и оплата услуг общественного транспорта осуществляются под руководством операторов, однако на них же лежат и все риски. Роль государства ограничивается правовыми рамками, в первую очередь определением правил доступа на рынок и обеспечением необходимой инфраструктуры.

Второй подход касается ситуации, когда ответственность делится между государственным сектором и транспортными операторами. Частные транспортные операторы в основном самостоятельно принимают решения относительно всего спектра предлагаемых ими услуг. Однако если сеть обслуживания по объему или ареалу действия не обеспечивается ими в достаточной степени, государство для удовлетворения общественных или политических потребностей активно вмешивается в транспортный процесс для исправления ситуации. Кроме того, государственные органы регулируют рынок посредством выдачи операторам лицензий на обслуживание на конкурентной основе, в соответствии с которой не может быть выдано более одной лицензии на один и тот же вид обслуживания (конкретный маршрут). Подобная модель позволяет осуществлять регулируемую конкуренцию, как в интересах рынка, так и на рынке.

Третий подход возлагает большую долю ответственности на государственный сектор. Операторы оказывают услуги в соответствии с контрактами, которые заключаются на конкурсной основе. При этом перевозчики вольны в выборе форм и схем внутрипроизводственной деятельности и управления ею, однако такие важнейшие характеристики, как маршрутная сеть и тарифы - фактически рынок и потребители - находятся полностью в ведении государственных органов. Конкуренция в этом случае ограничена участием в конкурсе на заключение государственных контрактов. Анализ предлагаемых подходов и практики их применения показывает, что не существует взаимосвязи между выбираемым подходом к организации рынка пассажирских перевозок автомобильным транспортом и уровнем экономического развития страны, а также уровнем развития автомобильного транспорта.

Кроме того, наличие большого числа особенностей в организации рынка пассажирских перевозок автомобильным транспортом делает деление на указанные выше подходы условным. Тем не менее, в мировой практике исследования пассажирских перевозок автомобильным транспортом принято разделение, приводимое далее в таблицах17-19.

Таблица 17. Подходы к организации рынка автобусных перевозок

Подход к организации рынка пассажирских перевозок автомобильным транспортом	Страны, применяющие подход
Направляемая рынком либерализация	Великобритания
Вызываемая спросом конкуренция	Финляндия
Управляемый государством конкурсный режим	Дания, Швеция

Таблица 18. Перечень некоторых зарубежных городов, имеющих нулевой тариф для транспорта общего пользования

Страна, город	Зона действия нулевого

	тарифа
Бельгия: Хессельт; Германия: Люблен; Швеция: Эвертернео, Кируна; Финляндия: Мариенхамне.	все маршруты городского транспорта
Англия: Лондон, Манчестер, Сакраменто Беркшир; Австралия: Аделаида; США: Сан – Хосе; Чехия: Градец Кралове.	к транспортным терминалам
США: Анн-Арбор, Миннеаполис, Сент-Пол.	к учебным заведениям
Англия: Южный Йоркшир; Австралия: Сидней; Австралия: Мельбурн; Греция: Афины; Тайланд: Бангкок; Франция: Париж; Канада: Калгари; США: Денвер, Монтерей, Окленд, Питсбург.	круговые маршруты («шатлы») в городской маршрутной сети
Австралия: Брисбен ; Франция: Кале, Тарб.	городские туристские маршруты
США: Юджин, штат Орегон, и Спрингфилд, штат Орегон	между городами
Бельгия: Гент; Новая Зеландия: Инверкаргилл, США: Сиэтл	по дням недели или часам суток

Таблица 19. Реализация основных методов регулирования ГПТ в зарубежных странах

Направление политики	Мероприятия	Страна
Виды контрактов с перевозчиками	– контракты по себестоимости	США, Великобритания
	– контракт «издержки плюс»	США
	– контракт «полные издержки плюс стимулы»	США
	– концессии	Швеция, Нидерланды
Особенности налогообложения	– введение особого городского налога, доход которого идет на нужды ГПТ	Франция
	– льготное налогообложение работникам при условии пользования общественным транспортом	США
	налогообложение коммерческих организаций, офисы, здания и сооружения которых находятся в радиусе 800 м от строящихся станций метро.	США (Лос-Анджелес), Канада, Италия, Испания.
Особенности финансирования из бюджета	Прямое финансирование ГПТ коммерческими структурами (торговыми центрами, базами, складами) для остановки рядом с ними	Япония, Канада, Австралия, США, ФРГ и другие страны
	– покупка подвижного состава за счёт федеральных средств	США
	– поддержка государством	Европа

	инвестиций в ГПТ	
	Субсидирования ГПТ из бюджета	Люксембург, Рим, Берлин, Вена, Осло, Хельсинки, Стокгольм, Париж, Мадрид, Лиссабон, Копенгаген,

Данные таблицы свидетельствуют о многообразии систем регулирования пассажирского транспорта, каждая из которых имеет свои преимущества и недостатки и что самое главное определяется степенью доступности финансовых ресурсов для транспорта. С отказом от сбора проездной платы поиск оптимальной системы финансирования теряет свою актуальность. Но поскольку системы финансирования общественного транспорта, как в нашей стране, так и за рубежом прошли длинный эволюционный путь развития, для полного отказа от них нужна политическая воля и понимание необходимости к новой транспортной парадигме.

Проблема соотношения между государственным регулированием и рыночными механизмами на пассажирском транспорте пока не нашла в мире универсального удовлетворительного решения. В разных странах к решению этой проблемы подходят по-разному *табл*ица 20.

Таблица 20. Реализация основных методов регулирования ГПТ в зарубежных странах

Направление политики	Мероприятия	Страна
Доминирование перевозчиков, находящихся в государственной или муниципальной собственности	Отказ от приватизации муниципальной собственности перевозчиков	Большинство стран Европы и США
Преобладание частных перевозчиков	Приватизация государственных предприятий	Мексика, Аргентина Великобритания,
Регулирование деятельности частных перевозчиков	– выдача лицензий	Большинство стран Европы, США
	– заключение контрактов	Почти все страны
Виды контрактов с перевозчиками	– контракты на управление	США, Франция
	– контракты по себестоимости	США, Великобритания
	– контракт «издержки плюс»	США
	– контракт «полные издержки плюс стимулы»	США
	– концессии	Швеция, Нидерланды
Установление тарифа	перевозчиком	Великобритания, кроме Лондона
	заказчиком	*Стокгольм, Копенгаген, Лондон*
Особенности налогообложения	– введение особого городского налога, доход которого идет на	Франция

	нужды ГПТ	
	налог с транспортных организаций в местный бюджет на использование и освещение тротуаров и остановок	Греция
	– льготное налогообложение работникам при условии пользования общественным транспортом	США
	налогообложение коммерческих организаций, офисы, здания и сооружения которых находятся в радиусе 800 м от строящихся станций метро.	США (Лос-Анджелес), Канада, Италия, Испания.
	Прямое финансирование ГПТ коммерческими структурами (торговыми центрами, базами, складами) для остановки рядом с ними	Япония, Канада, Австралия, США, ФРГ и другие страны
Особенности финансирования из бюджета	– ежегодное утверждение бюджета департамента транспорта	США
	– покупка подвижного состава за счёт федеральных средств	США
	– поддержка государством инвестиций в ГПТ	Европа
	Субсидирования ГПТ из бюджета	Нидерланды, Люксембург, Италия и Риме Берлине, Вене, Хельсинки, Стокгольме, Лионе, Афинах и Париже, а в Мадриде, Лиссабоне, Копенгагене, Берне и Осло
Наличие гибкой тарифной политики	– билеты действием на несколько часов, дней, поездок, на группу	Европа, США
	– система трансфера	США
	– высокий размер штрафа за безбилетный проезд	США, Европа
Контроль за растущей автомобилизацией	– введение платных дорог	США, Европа
	– введение ограничений на въезд в центральные части городов	Лондон
Маршрутная система	Специальные маршруты для льготной категории граждан	Швеция (г. Стокгольм), Франция (г. Бордо), ФРГ (Дуйсбург), Дания (Копенгаген), Канада (Торонто)
	Приватизация отдельных линий и маршрутов	Великобритания, Аргенти
	Бесплатный проезд льготной категории граждан	США (г. Бирмингем)

В связи с чем, в подходах к управлению ГПТ выделяются четыре основных модели:

1. Швейцарская модель - разработка и реализация услуг ГПТ правительством;
2. Английская модель - рыночное определение структуры услуг и реализация в соответствии со спросом, рыночное управление;
3. Датская модель - правительство определяет систему общественного транспорта, но происходит рыночная реализация спроектированного движения;
4. Французская модель - система услуг ГПТ определяется рынком, спросом, но реализуется правительством.

Для всех перечисленных моделей система муниципального управления ГПТ должна выполнять следующие специальные функции управления:

- Управление финансами, включая ценообразование и субсидированиеуслуг ГПТ;

- Управление качеством услуг, включая установление основных требований к качеству перевозок, контроль их реального исполнения при движении подвижного состава на маршрутах и мотивацию деятельности предприятий ГПТ на улучшение качества услуг;

- Маркетинг в части исследования спроса на перевозки, формирования маршрутов работы ГПТ и определения требований к объему движения па маршрутах.

6.2. Мировой опыт организации городского общественного транспорта

Мировой опыт организации городского общественного транспорта приведен в отчете «Обзор политики и рекомендации» – Алматы 16 ноября 2017 года,Главного технического советника проекта ПРООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» Гвидо Бруггемана.

Значение общественного транспорта в жизни населения

В отчете отмечается государственное значение общественного транспорта, имеющего обоснование следующими факторами:

– он позволяет людям добраться до места работы, учебы и социальной деятельности;

– он представляет собой альтернативу частному автотранспорту, что приводит к уменьшению заторов, выбросов, загрязнения;

– он позволяет более эффективно использовать инвестиции и городское пространство.

Вследствие этого многие национальные правительства решительно поддерживают городской общественный транспорт. Примеры:

в Малайзии – разработан Национальный генеральный план развития общественного транспорта,

в Индии – проводится Национальная политики городского транспорта, включающая в себя популяризацию общественного транспорта, транзитно-ориентированное развитие, институциональная поддержка, финансовая поддержка, профильное управление;

в Эстонии – действует Национальный закон об общественном транспорте.

Законодательство в области общественного транспорта

Отмечено, что на общественный транспорт в городах большое влияние оказывает законодательство республики:

– законодательство является всеобъемлющим, чрезмерно регулирующим и слишком подробным;

– не делегируя полномочий, закон требует значительных усилий со стороны городских администраций по его реализации на местах;

– законодательство препятствует развитию более качественного и эффективного общественного транспорта, например устанавливая строгую методологию расчета тарифов, субсидирования, проведения тендеров и заключения договоров;

– является скорее нормативным и формалистичным, нежели чем ориентированным на результат;

– закон не допускает проведения тендеров по цене;

– закон не отражает международную передовую практику в отношении договоров об оказании общественных услуг между администрацией города и перевозчиками;

– не предусмотрена поддержка рамочной структуры для развития и популяризации высококачественных и эффективных систем общественного транспорта в городах Казахстана.

Рекомендуется проводить, основываясь на мировом опыте, тендер по цене вместо субсидирования, определяемого по сложной методике.

Экспертом приведены состав и структура Договора общественных услуг (ДОУ), которая обеспечивает эффективность и качество организации общественного транспорта (*рисунок 6*).

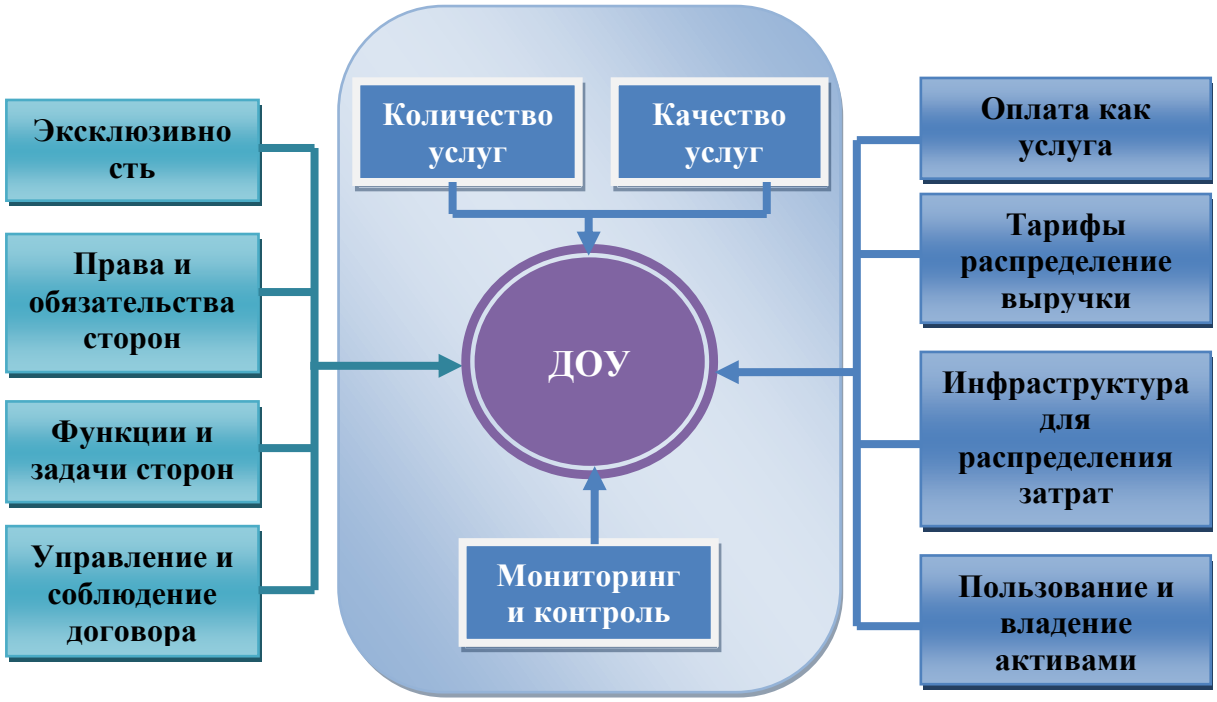


Рисунок 6. Состав и структура ДОУ

Качество. В ДОУ подробно описывается качество обслуживания, которое должны обеспечивать перевозчики, целевые показатели, которые они обязуются достигать, и методы мониторинга.

Затраты. В ДОУ определяется – по итогам тендера – сколько государство будет платить перевозчику за обеспечение согласованного уровня качества обслуживания.

Контроль. В ДОУ должна быть описана процедура мониторинга работы перевозчиков.

Финансовая политика государства, на основе мирового опыта, должна содержать:

– финансирование общественного транспорта со стороны государства;
– поддержка национальным правительством обновления подвижного состава частными перевозчиками;
– субсидирование перевозок;
– ежегодное обновление тарифов.

Финансовая поддержка государством можно организовать через:

– налог на топливо (пример:Германия);
– налог с работодателей (пример:Франция);
– налоговые льготы;
– целевые субсидии (например, экологические чистые автобусы);
– выделение бюджетных денег.

В законодательстве государства должны быть отражены положения:

– рамочная структура организации перевозок;
– делегирование полномочий местным органам власти;
– основой взаимоотношений между местными органами власти и перевозчиками должны служить Договоры об общественных услугах;
– проведение тендеров «по цене», определяемую как стоимость услуг или величину субсидии;
– должны быть обозначены аспекты качества;
– должны быть отражены интересы пассажиров;
– должны быть приведены минимальные требования;
– делегирование полномочий городским администрациям решение вопросов по тарификации и билетированию;
– предусмотреть возможность субсидий и финансирования на национальном уровне.

6.3. Исследование в области общественного транспорта Европы

В рамках вышеуказанного проекта ПРООН также проведена исследовательская работа: «Сравнительный анализ общественных транспортных систем Европы и Казахстана» на примере сравнения организации наземных пассажирских перевозок в Германии, Австрии, Нидерландов и Казахстана. Результаты исследования изложены в рамках следующих направлений.

Тарифные схемы общественного транспорта Европы

В Германии территория страны делится на «земли», в которой организация общественных перевозок пассажиров регулируется администрацией «земли». При пересечении пассажирами территории нескольких разных «земель» производится финансовый взаиморасчет между «землями» в соответствии с расстояниями проезда на основании тарифного соглашения между немецкими землями. При этом в каждой «земле» действует своя система тарифов и скидок. Внутри земли тариф одинаковый и включает в себя использование трамваев, электричек, поездов, метро и автобусов региона.

Стоимость билетов различаются по категориям пассажиров:

• один взрослый
• один детский
• поездка в одну сторону.
• билет на четыре поездки для взрослого
• билет на день (24 часа) для одного или пятерых.
• абонемент на определенное время месяц, неделю или год
• ученический билет и абонемент.

Система продажи и контроля билетов в Европе

Продажа билетов производится он-лайн, в кассах или у водителя автобуса. Для контроля в автобус пассажиры заходят через переднюю дверь, где водитель проверяет и продает им проездные билеты. Кондукторы в автобусе имеют переносные кассовые аппараты. Контролеры работаютв основном в городском общественном транспорте, штраф за безбилетный проезд составляет 60 евро.

Система информирования и безопасности

На крупных остановках размещается цифровое табло с указанием времени прибытия следующих автобусов. Информирование продолжается внутри транспортного средства, где размещены мониторы с голосовым или видео указанием остановок. В автобусах и трамваях также размещается маршрут следования и зачастую транспортная карта города. Для удобства пассажиров на специально отмеченных в расписании маршрутах автобусов и поездов установлены выдвижные пандусы для инвалидов.

В салоне общественного транспорта установлены камеры и ведется видеонаблюдение, используемое для учета количества пассажиров.

В Европе применяется системы подсчета пассажиров для оценки рентабельности работы общественного транспорта. Используются программы видеонаблюдения, а также инфракрасные датчики, устанавливаемые на дверной проем. Подсчет количества пассажиров определяется с точностью до 2%.

Система также передает на диспетчерский пункт сообщения о нештатных событиях и хранит информацию о них в архивах.

Использование данных систем на опыте европейских стран, в России и на Украине показывает, что выручка общественных транспортных предприятий, после внедрения подобных систем увеличилась на 28-29 процентов.

Выводы

Приведённый международный опыт показывает многообразие систем регулирования пассажирского транспорта.

При этом, для любого государства основным критерием является степень доступности финансовых ресурсов для организации работы общественного транспорта.

Из международной практики рекомендуется для внедрения электронное билетирование, налоговые льготы на социально значимых маршрутах, финансирование организации перевозок в виде субсидирования убытков предпринимателей.

7. ПРОВЕДЕНИЕ ОПРОСОВ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА

Для изучения мнений представителей бизнес сообщества разработан анкетный опрос, где поставлены существенные вопросы, которые необходимы для решения исследовательских задач.

Для качественного анализа опроса анкетирование имеет выборочный характер. К опросу привлечены руководители автотранспортных предприятий и руководители общественных объединений автомобильных перевозчиков, поскольку изучаемый вопрос носит системный характер, и необходимо профессиональное мнение.

Например, для изучения состояния обеспеченности автотранспортной отрасли человеческими ресурсами выбраны конкретные субъекты сферы автомобильной перевозки в различных регионах. Для изучения значимости проблем, препятствующих развитию автотранспортной отрасли, в анкетировании приняли участие только руководители автотранспортных предприятий в различных областях Казахстана.

Опросы, проведённые в автотранспортных предприятиях, осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки, ставили задачу выяснить реальное состояние в отрасли по конкретным актуальным темам следующих направлений:

7.1. Анализ опроса по анкетам о проблемах, пассажирского автотранспорта

Для выявления степени значимости существующих проблемных вопросов в пассажирском автотранспорте и источников их возникновения был разработан соответствующий опросный лист, в котором отражен перечень существующих проблем пассажирского автотранспорта. Степень значимости проблем и причины их возникновения оценивается цифрами.

Настоящий опрос проводился среди общественных объединений юридических лиц автотранспортных предприятий и субъектов предпринимательства, занятых на регулярных перевозках пассажиров, с целью выявления причин, препятствующих развитию пассажирского автотранспорта.

Опрос проводился в 2-х направлениях:

а) Проблемные вопросы, препятствующие развитию пассажирского автотранспорта;

б) Качество оказания государственных услуг в пассажирском автотранспорте.

В опросе принимали участие 12 общественных объединений автотранспортников из различных регионов Казахстана и специализированные пассажирские автотранспортные предприятий, осуществляющие полный технологический цикл перевозки пассажиров, которые обслуживают регулярные пассажирские перевозки собственным парком автобусов.

Перечень проблем и причины слабой развитости пассажирского автотранспорта:

– Отсутствие субсидирования убытков социально значимых пассажирских перевозок;
– Несовершенство системы тарифообразования;
– Недобросовестная конкуренция и непрозрачная экономика;
– Нелегальные перевозки и теневая экономика;
– Отсутствие единых требований и единого контроля;
– Высокие налоговые и таможенные нагрузки;
– Низкий уровень организации и координации безопасности дорожного движения;
– Недостаток водителей автобусов;
– Низкое качество дорог;
– Низкий уровень качество подготовки водителей автобусов;
– Отсутствие государственной программы развития пассажирского автотранспорта;
– Недостаточный уровень ответственности государственных органов по выполнению требовании законодательства РК;
– Отсутствие элементарных санитарно гигиенических условий, условий труда и отдыха, (туалета, пункта кратковременного отдыха и питания) для работников общественного транспорта на конечных остановках городской маршрутной сети;
– Другое.

7.2. Анализ ответов

Анализ ответов выявил, что основной причиной низкой организации пассажирских перевозок, является дефицит квалифицированных кадров в управлении автотранспортом у МИО. Вследствие этого и в условиях бесконтрольности со стороны КТ МИР, у МИО сформировалось некорректное представление об ОПАП, практическое ограничивающееся организацией и проведение конкурсов на маршруты.

В соответствии с Законом РК «Об автомобильном транспорте» центральный уполномоченный орган по автомобильному транспорту, в лице комитета транспорта МИР РК (далее КТ МИР), должен формировать и реализовывать государственную политику.

Согласно вышеуказанного пункта закона, вопрос анкеты гласит: «*Получает ли ваше предприятие от проводимой Комитетом транспорта МИР РК государственной политики в автотранспортной отрасли реальную поддержку или содействие для развития? Если - да, то укажите, в чем конкретно выражается ?* **Ответ всех участников – Нет.**

Таким образом, опрошенные участники заявили об отсутствии поддержки со стороны центрального уполномоченного органа и местного исполнительного органа при реализации государственной политики в сфере автомобильного транспорта.

Анализ также показывает, что отсутствие эффективной государственной отраслевой политики КТ МИР, является главной причиной низкой привлекательности сферы пассажирского автотранспорта для частных инвестиций и дефицита квалифицированной кадров.

Ярким результатом неэффективной государственной политики в отрасли, является критическая степень износа парка автобусов в стране и дефицит водителей категорий «D».

Анализ причин отсутствия частных инвестиций для обновления парка подвижного состава показывает, что подавляющее большинство предпринимателей не видят перспективы вложения собственных и заёмных средств, поскольку убеждаются, что добросовестные перевозчики не могут получить положенные по закону субсидирования убытков социально значимых перевозок.

Также учитывая практику формирования тарифа за проезд со стороны МИО и отсутствия единообразного трактования норм законодательства и прозрачности действий, предприниматели предпочитают, обслуживать маршруты привлечёнными автобусами.

Кроме того анализ выявил, что отсутствие субсидирования убытков социально значимых автобусных сообщений, отсутствие эффективной работы по искоренению нелегальных перевозок пассажиров и обеспечению добросовестной конкуренции являются основными барьерами, препятствующими развитию пассажирского автотранспорта.

При этом, главными причинами отсутствия субсидирования убытков социально значимых автобусных сообщений и тарифообразования, по ответам респондентов, является отсутствие координации действий и контроля МИО за выполнением норм законодательства со стороны КТ МИР.

Опрос выявил значимость следующих проблем, препятствующих развитию городского пассажирского автотранспорта:

- неразвитость маршрутной сети;
- отсутствие элементарных условий для работников автотранспорта;
- низкое качество дорог и несвоевременность его очистки от снега;
- отсутствие освещения в тёмное время суток для безопасности дорожного движения и т.д.

Вышеуказанные причины обусловлены дефицитом квалифицированных кадров в управлении автотранспортом.

В соответствии с выявленными проблемами и причинами слабой развитости сферы перевозок, разработан перечень мероприятий, способствующих развитию пассажирского автотранспорта.

Анализ выявления степени значимости проблем и причин их возникновения выглядит таким образом:

Таблица 21. Оценка степени значимости проблеми причины их возникновения в пассажирском автотранспорте

Системные проблемы	Степень значимости	Примечание
Отсутствиесубсидирование убытков перевозчиков	1	Прямое негативное влияние на привлечение рабочей силы и инвестиционную привлекательность
Несовершенство системы тарифообразования	4	
Высокиеналоговые и таможенные нагрузки	5	
Недобросовестная конкуренция	2	Проявляется при привлечении третьей стороны на обслуживание маршрута: а) отсутствует система сбора и контроля получения доходов; б) не производится страхование ГПО на арендованных автобусов; в) ДТП не регистрируется на перевозчиков-арендаторов. Таким образом, перевозчики-арендаторы получают незаконное преимущество над добросовестными перевозчиками. (Сравнительная таблица прилагается.)
Нелегальные перевозки и теневая экономика Низкий уровеньорганизации Безопасностидорожного движения	2	Непосредственно негативное воздействие на безопасность перевозок, инвестиционную привлекательность и для привлечения рабочей силы.
Недостаток водителей автобусов	3	Отсутствие конкуренции среди водителей, вследствие чегонизкий уровень качества обслуживания пассажиров, низкий уровень линейно-транспортной дисциплины и т.д.
Низкий уровень качества и неудовлетворительное содержание дорог	6	Оказывает негативное влияние на коэффициент регулярности движения, на себестоимость перевозок
Низкийуровень подготовки водителей автобусов	7	
Неразвитость дорожно транспортной инфраструктуры. Отсутствие туалета, пункта горячего питания и отдыха водителей и кондукторов автобусов в конечных пунктах.	6	Оказывает негативное влияние на привлекаемость профессий водителя городского маршрута
Другое		Данная графа не имеет замечаний со стороны респондентов, что предполагает полный охват опросным листом проблем.

Таблица 22. Оценка степени причин слабой развитости пассажирского автотранспорта

Причины слабой развитости	Степень значимости	Примечание
Отсутствие или дефицит квалифицированных специалистов в центральном уполномоченном органе	1	
Отсутствие или дефицит квалифицированных специалистов в организации пассажирского автотранспорта в местных исполнительных органах	1	
Отсутствие единых требований и контроля МИО со стороны центрального уполномоченного органа	3	
Отсутствиеответственности центрального уполномоченного органа и местного исполнительного органа за неэффективную реализацию государственной политики	2	Отсутствие ответственности должностных лиц приводит к отсутствию мотивации улучшить показатели своей деятельности
Отсутствие стратегии развития пассажирского автотранспорта и механизма реализации	3	Является следствием низкогоуровня профессионализма специалистоввуполномоченном органе

Таблица 23. Анализ ответов по опросу общественных организаций автотранспортников и перевозчиков по проблемам пассажирского автотранспорта

№ п/п	Перечень вопросов	Ответы
1.	Отсутствие или дефицит квалифицированных специалистов по организации перевозок в местных исполнительных органах	Опрошенные общественные объединения считают, что настоящий пункт является основной проблемой пассажирского автотранспорта
2.	Отсутствие субсидирования убытков на социально значимых автобусных маршрутах	90% опрошенных респондентов указывают на эту проблему, как основную системную проблему, после вышеуказанной.
3.	Несовершенство системы тарифообразования	Вопросы тарифообразования по значимости находятся на 3-м месте после проблемы «Субсидирование убытков …»
4.	Недобросовестная конкуренция	Данные проблемы находятся на одном уровне с вопросом «Субсидирования убытков …» перевозчиков
5.	Нелегальные перевозки и теневая экономика	

6.	Отсутствие координации действий, методического руководства и контроля МИО по выполнению норм законодательства со стороны центрального уполномоченного органа	Указанный вопрос занимает первую строчку в причинах проблем пассажирского автотранспорта, наряду с дефицитом квалифицированных и опытных специалистов в местных исполнительных органах.
7.	Высокие налоговые и таможенные нагрузки	Налоговые нагрузки занимают по значимости 4-ю строчку проблем пассажирского автотранспорта.
8.	Низкий уровень безопасности дорожного движения	Безопасность дорожного движения в проблеме пассажирского автотранспорта занимает 5-ю строчку.
9.	Недостаток водителей автобусов	По мнению общественных объединений автотранспортников, это вторая по значимости системная проблема пассажирского автотранспорта
10.	Низкий уровень качества и неудовлетворительное содержание дорог	По мнению общественных объединений, данная проблема занимает 7-ю строчку в перечне проблем пассажирского автотранспорта
11.	Низкий уровень подготовки водителей автобусов	Занимает 6-е место в списке проблем пассажирского автотранспорта
12.	Неразвитость дорожно-транспортной инфраструктуры. Отсутствие туалетов, пунктов горячего питания и отдыха водителей и кондукторов автобусов в конечных пунктах.	Занимает 7 - 8 строчки в перечне проблем пассажирского автотранспорта.
	Другое	Данная графа не имеет замечаний и предложений, что означает: опрос охватывает все основные проблемы пассажирского автотранспорта

Таблица 24. Анализ ответов по деятельности государственных органов по организации работы пассажирского автомобильного транспорта

№ п/п	Вопросы по работе государственных органов	Ответы
1.	Обеспечение условий для безопасной работы пассажирского автотранспорта:	
а.	Оцените состояние проезжей части (наличие ям, выбоин и трещин) дорог, по которым осуществляется движение пассажирского автотранспорта	Опрошенные общественные организации, кроме Актюбинской области, дают отрицательную оценку.

б.	Как производится в зимнее время года очистка проезжей части дорог и остановочных пунктов от снега и льдин?	Опрошенные общественные организации, кроме Актюбинской области, дают отрицательную оценку по содержанию дорог
в.	Обеспечивается ли освещаемость дорог для того, чтобы водитель автобуса с безопасного расстояния мог увидеть человека на проезжей части дороги в тёмное время суток (особенно в зимнее время) и избежать наезда на пешехода? *(В зимнее время продолжительность работы водителя автобуса в темное время суток составляет до 7 часов).*	Все опрошенные общественные организации дают отрицательную оценку на освещаемость дорог и остановочных пунктов
2.	Оцените состояние городской маршрутной сети, в т.ч. остановочные пункты, «карманы», наличие в конечных пунктах пунктов туалета, пункта питания и кратковременного отдыха водителей и кондукторов автобусов городских маршрутов.	Опрошенные общественные организации указывают об отсутствии элементарных условий работы для работников общественного транспорта общего пользования
3.	Что является причиной низкой привлекательности профессии водителя автобуса?: - низкая заработная плата - высокие физические нагрузки - высокие моральные нагрузки - тяжелые бытовые условия на линии, отсутствие туалетов, пунктов отдыха и горячего питания - невозможность профессионального роста - отсутствие мотивации за хорошую и безаварийную работу - другое	Все опрошенные общественные организации согласны с указанными причинами. Другие причины не названы.
4.	Получаете ли вы поддержку или содействие государственных органов в решении проблем по противодействию нелегальным перевозкам пассажиров и недобросовестной конкуренции	Все участники опроса дают отрицательное заключение. (Ассоциация Кустанайской области указывает, что со стороны МПС области делаются попытки, однако в суде прекращаются все претензии перевозчиков)
5.	Получаете ли вы поддержку или содействие государственных органов по созданию элементарных условий труда и отдыха для работников общественного транспорта в городской маршрутной сети.	Все участники опроса дают отрицательный ответ.
6.	Получаете ли вы поддержку или содействие государственных органов по решению проблем дефицита водителей автобусов категорий «Д»	Все участники опроса дают отрицательный ответ.
7.	Получает ли ваше предприятие от проводимой Комитетом транспорта политики в автотранспортной отрасли реальную поддержку или содействие для развития?	Все участники опроса дают отрицательный ответ.

	Если - да, то укажите, в чем конкретно выражается?	
8.	Производится ли субсидирование убытков социально значимых пассажирских перевозок	Участники опроса дают отрицательный ответ. Ассоциация Кустанайской области указывает, что за исключением только одного перевозчика по одному маршруту.
9.	Как оцениваете работу местного исполнительного органа по тарифообразованию на городском пассажирском транспорте?	Все участники опроса дают отрицательный ответ.

Таблица 25. Результаты опроса общественных организаций автотранспортников и перевозчиков по проблемам пассажирского автотранспорта

№ п/п	Источники проблем	Показатель опроса
1.	Отсутствие или дефицит квалифицированных специалистов по организации перевозок в местных исполнительных органах	Жетысу – 1 Караганды- 1 СКО-1 Кустанай – 1 Актюбинск – 1 АППАТ - 1
2.	Отсутствие субсидирования убытков на социально значимых автобусных маршрутах	Жетысу – 2 Караганды- 2 СКО-2 Кустанай – 2 Актюбинск -1 АППАТ-2
3.	Несовершенство системы тарифообразования	Жетысу -4 Караганды- 4 СКО-1 Кустанай – 4 Актюбинск –3 АППАТ-4
4.	Недобросовестная конкуренция	Жетысу-3 Караганды- 3 СКО-2 Кустанай – 3 Актюбинск -2 АППАТ-3
5.	Нелегальные перевозки и теневая экономика	Жетысу-3 Караганды- 3 СКО-2 Кустанай – 3 Актюбинск -2 АППАТ-3

6.	Отсутствие единых требований и контроля МИО со стороны центрального уполномоченного органа	Жетысу-1 Караганды- 1 СКО-1 Кустанай – 2 Актюбинск -1 АППАТ-1
7.	Высокие налоговые и таможенные нагрузки	Жетысу-4 Караганды- 4 СКО-4 Кустанай – 4 Актюбинск -4 АППАТ-4
8.	Низкий уровень безопасности дорожного движения	Жетысу-5 Караганды- 5 СКО-4 Кустанай – 5 Актюбинск –5 АППАТ-5
9.	Недостаток водителей автобусов	Жетысу-2 Караганды- 2 СКО-3 Кустанай – 5 Актюбинск -2 АППАТ-2
10.	Низкий уровень качества и неудовлетворительное содержание дорог	Жетысу-7 Караганды- 7 СКО-5 Кустанай – 7 Актюбинск –5 АППАТ-7
11.	Низкий уровень подготовки водителей автобусов	Жетысу-6 Караганды- 8 СКО-6 Кустанай – 8 Актюбинск -6 АППАТ-8
12.	Неразвитость дорожно транспортной инфраструктуры. Отсутствие туалета, пункта горячего питания и отдыха водителей и кондукторов автобусов в конечных пунктах.	Жетысу-8 Караганды- 6 СКО-4 Кустанай – 8 Актюбинск -7 АППАТ-6
	Другое	Жетысу- 0 Караганды- 0 СКО-0 Кустанай – 0 Актюбинск -0 АППАТ-0

7.3. Выводы

Опросы предпринимателей, информация МИР РК и анализ ситуации свидетельствуют о наличии значительных системных проблем в сфере пассажирских автобусных перевозок. К ним относятся:

– значительное ухудшение финансово-экономического положения перевозчиков вследствие отсутствия полноценного субсидирования убыточных перевозок в условиях установления тарифов на проезд существенно ниже себестоимости перевозок на городских, пригородных, межрайонных маршрутах;

– потеря управления пассажирскими автоперевозками со стороны центрального уполномоченного органа изза практического отсутствия методической помощи, координации действий и контроля выполнения требований законодательства МИО;

– отсутствие должного контроля за выполнением требований законодательства центральным уполномоченным органом (в лице комитета транспорта) со стороны руководства министерства по инвестициям и развитию РК;

– неудовлетворительная организация пассажирских перевозок МИО (неудовлетворительное положение по БДД, отсутствие субсидирования убытков перевозчиков, отсутствие управленческих решений по развитию производственной базы и обновлению подвижного состава, отсутствие контроля за полнотой и своевременностью технических воздействий на автотранспортные средства, слабый контроль качества обслуживания пассажиров и т.д.);

– несоответствие нормативной правовой базы, регулирующей деятельность предпринимателей в автотранспорте, требованиям улучшения ситуации в отрасли.

II. КОМПЛЕКСНЫЕ МЕРЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

1. РЕКОМЕНДАЦИИ ЦЕНТРАЛЬНЫМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ОРГАНАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ РАЗВИТИЯ АВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.

Для обеспечения реализации комплексной программы по развитию пассажирских автомобильных перевозок, утверждённой правительством 12.07.2018 г., и решения проблем автотранспортной отрасли рекомендуется руководству МИР РК:

– взять под системный контроль деятельность уполномоченного в автомобильном транспорте органа (в лице комитета транспорта) в части надзора за выполнением требований законодательства МИО и формированием государственной политики в автотранспортной отрасли;

– с целью искоренения нелегальных перевозок и обеспечения БДД, обеспечить срочный возврат функций контроля надзора в сфере пассажирских автобусных перервозок из МВД РК в МИР РК;

– разработать и утвердить сдельную систему оплаты труда работников транспортной инспекции в зависимости от выявленных нарушений законодательства;
– обеспечить эффективную координацию и методическое руководство МИО по организации пассажирских автобусных перевозок в регионах с систематическим проведением семинаров и совещаний с МИО по выполнению требований НПА;
– создать Департамент автомобильного транспорта из двух Управлений;
– для упорядочения деятельности ЦДС и единообразного его функционирования в различных регионах Казахстана предлагается разработать и утвердить НПА по его функциям, порядке взаимодействия с МИО и перевозчиками;
– разработать и утвердить нормативные акты по созданию и функционированию КРС, подотчётной МИО, о порядке организации и проведении контроля учета доходов и полноты оплаты за проезд, с внесением соответствующих изменений в «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом»;
– в сфере организации международных пассажирских автоперевозок упростить процедуры согласования с иностранной стороной (в частности с РФ и РУ) на открытие маршрутов и установление приемлемого срока получения перевозчиком Разрешения на открытие маршрута (два месяца) и разработать «Типовой договор об организации перевозок пассажиров автотранспортом в международном сообщении» для согласования с иностранными государствами;
– рассмотреть предлагаемые КАО изменения в нормативно правовые акты, регулирующие пассажирские перевозки (в приложении).

Для решения существующих проблем и обеспечения развития автотранспортной отрасли рекомендуется МНЭ РК:
– с целью мотивации укрупнения предприятий в сфере пассажирского автотранспорта, предлагается рассмотреть вопрос **уравнивания налоговой нагрузки** предприятий, относящихся к малому бизнесу и остальных транспортных предприятий (ИП и юридических лиц);
– рассмотреть вопрос освобождения субъектов бизнеса - юридических лиц, занятых на городских и пригородных пассажирских автобусных перевозках, от КПН и НДС.

С целью повышения эффективности государственного управления транспортной отраслью предлагается выделить из МИР РК Министерство транспорта (МТ РК) и передать все функции регулирования и контроля за деятельностью транспорта вновь созданному министерству. Рекомендуется передать в МТ РК Комитет транспорта, Комитет гражданской авиации, Комитет автомобильных дорог. Из Комитета транспорта рекомендуется выделить Комитет транспортного контроля и три департамента: водного транспорта, железнодорожного транспорта и автомобильного транспорта.

2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

2.1. Субсидирование убыточных перевозок

Общие положения

Субсидирование убытков перевозчиков от осуществления перевозок осуществляется на основании положений Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров (далее – Правил субсидирования).

Субсидирование убытков перевозчиков производится местным исполнительным органом (далее – МИО) по тем видам пассажирских автоперевозок, где осуществляется регулирование МИО тарифов на проезд. К ним относятся внутриобластные, внутрирайонные, городские (сельские) и пригородные перевозки.

Убытки от выполнения перевозок определяются как разница между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с «Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам» (далее - Методика), и тарифом, установленным местным исполнительным органом.

Если убыточные перевозки не субсидируются из бюджета региона, то МИО должен устанавливать тариф, определенной в соответствии с Методикой.

Этап 1. Формирование перечня субсидируемых маршрутов и объемов субсидирования на трехлетний период

1. Перевозчик производит расчет тарифов на маршруты в соответствии с Методикой на основании сложившихся цен на товары и услуги, подтвержденные документально.

При расчете тарифов на проезд пассажиров учет расходов производится раздельно по всем статьям затрат, приведенных в Методике:

– топливо;
– смазочные материалы;
– автошины;
– затраты на техническое обслуживание и ремонт;
– зарплата водителей и кондукторов;
– амортизация;
– накладные расходы.

Для облегчения расчета тарифов на сайте ОЮЛ «Союз автотранспортников РК» будет размещен калькулятор расчетов тарифов на проезд общественным транспортом.

2. Выявляются убыточные маршруты, у которых расчетный тариф, определенный в соответствии с Методикой, больше по величине, чем тариф, установленный местным исполнительным органом.

3. По убыточным маршрутам расчетные тарифы и данные по затратам от перевозок перевозчик направляет в акимат по форме, приведенной в Приложении 2 Правил субсидирования.

Этап 2. Утверждение бюджета на субсидирование **(осуществляется МИО)**

Этап 3. Выплата субсидий

Перевозчик до 15 числа месяца, следующего за отчетным, направляет в акимат ежемесячный отчет о перевезенных пассажирах по форме 3 (Приложение 3 к Правилам субсидирования).

Перевозчик предоставляет следующие подтверждающие документы о фактически перевезенных пассажирах по сообщениям:

1) отчет по реализации билетов, по форме, согласно приложению 4 к Правилам субсидирования;

2) отчет о финансовых средствах, поступивших от перевозок пассажиров, по форме согласно приложению 5 к Правилам субсидирования.

2.2. Организация проведения технических воздействий на подвижной состав

Перевозчик организует проведение технического обслуживания и текущего ремонта автобусов, а также периодического технического осмотра автобусов.

1. Проведение текущего ремонта производится по потребности в результате обнаружения неисправности автобуса, его агрегатов или элементов в процессе эксплуатации или при проведении предсменного технического осмотра.

2. Проведение технического обслуживания (ЕО, ТО-1, ТО-2, СО) производится в соответствии с Правилами технической эксплуатации автотранспортных средств (далее – Правила ТЭ) на основании пробега автобусов.

Перевозчик ведет учет проведенных технических обслуживаний и ремонта по их видам. В журнале учета технических воздействий должны быть указаны вид технического обслуживания, марка и государственный номер автобуса, дата прохождения ТО, дата предыдущего ТО, фактический пробег между ними и плановый пробег между ними.

3. Организация периодического технического осмотра автобусов производится в соответствие с Правилами проведения периодических технических осмотров

2.3. Организация медицинского осмотра водителей и технического осмотра подвижного состава

Перевозчик организует проведение предсменного медицинского осмотра водителей. Для этого возле диспетчерской перевозчика оборудуется кабинет врача-нарколога с оборудованием для выявления остаточных признаков опьяняющего и наркотического воздействия на организм человека.

Перечень оборудования и препаратов к ним приводится в правилах проведения обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств.

Требования к кабинету предрейсового медицинского осмотра водителей.

Для прохождения предрейсового медицинского осмотра перевозчик выделяет кабинет площадью не меньше 12 кв. м. В помещении должны находиться:

– чемоданчик врача для того, чтобы оказать неотложную медицинскую помощь;

– кушетка медицинская;

– как минимум, 2 стула, шкаф для одежды, письменный стол, сейф, лампа настольная;

– алкотестер;

– экспресс-тесты на алкогольное или наркотическое опьянение;

– термометр, прибор для измерения давления;

– стол, предназначенный для хранения медицинских приборов;

– шпатели медицинские.

При этом следует обеспечить исправность систем отопления, водоснабжения, хорошее освещение.

Требования к медицинскому работнику, проводящему предрейсовый медицинский осмотр водителей.

К проведению предрейсового медицинского осмотра водителей допускаются штатныемедицинские работники (со средним или высшим медицинским образованием) организации (прошедшим специальную подготовку в медицинских организациях образования и науки, реализующих образовательные учебные программы дополнительного образования), получившим сертификат специалиста о прохождении курсов повышения квалификации.

Перевозчик может организовать проведение предрейсового медицинского осмотра путем привлечения медицинской организации (индивидуального предпринимателя) по договору.

2.4. Организация предсменного технического осмотра автобусов

Перевозчик организует предсменный технический осмотр автобусов перед выходом их на линию.

Предсменный технический осмотр проводится в соответствии с Правилами технической эксплуатации автотранспортных средств. Перечень работ по проведению предсменного технического осмотра приведен в Приложении 1 Правил ТЭ. Технический осмотр проводится на постах ТО или станциях технического обслуживания ежедневно перед выпусками на линию. По результатам осмотра лицо, ответственное за выпуск автобусов на линию (механик контрольно-пропускного пункта), проставляет отметку в путевом листе либо в бортовом журнале автобуса.

2.5. Организация контроля регулярности движения

С целью повышения регулярности движения перевозчик организует выполнение следующих мероприятий:

– организация своевременного выпуска автобусов на линию;

– выпуск на маршрут количества автобусов, равного плановому количеству автобусов;
– организация резерва автобусов на случай схода автобусов с линии;
– ежедневно предоставление Центральной диспетчерской службе (ЦДС) данные о выпуске автобусов на маршруте и изменения в результате схода их, автоматизированно или в ручном режиме;
– внедрение системы поощрения водителей за обеспечение высокого уровня регулярности движения;
– установка приборов системы спутниковой навигации GPS/ГЛОНАСС и содействие ее внедрения.

2.6. Учет наличия производственно-технической базы и подвижного состава

Перевозчик формирует данные о наличии у него производственно-технической базы (ПТБ) и подвижного состава (ПС) и передает в МИО.

В перечень ПТБ входят все собственные и арендованные производственные помещения и площади: зоны технического обслуживания и ремонта автобусов, специализированные цеха по ремонту агрегатов, узлов и деталей автобусов, крытые и открытые стоянки и места межсменного отстоя, контрольно-технический пункт, мойки с указанием их площади.

В перечень подвижного состава входят количество автобусов раздельно по маркам и общее количество автобусов и микроавтобусов с указанием вида собственности (собственные или арендованные).

Перевозчик передает данные о ПТБ и ПС в МИО один раз в конце года и оперативно в случае изменений.

2.7. Организация обследования пассажиропотоков

По видам обследование пассажиропотоков разделяется на сплошное обследование и выборочное обследование, когда обследованию подвергаются не все автобусы, а часть их. По данным научных исследований выборочное обследование дает достоверные показатели объемов перевозок, если степень выборки составляет от 30% до 50%, то есть если обследованию подвергаются половина и более автобусов на определенном маршруте. При этом свыше 70% степень выборки избыточна и влияет на перерасход средств на проведение обследования.

По форме проведения обследование пассажиропотоков производится следующими способами:
– силуэтным методом, когда счетчики определяют степень заполнения салона автобуса;
– подсчет пассажиров изнутри;
– подсчет пассажиров снаружи;
– документальный метод определения объемов перевозок пассажиров, в том числе с помощью системы электронного билетирования;
– метод прямого опроса пассажиров.

Наиболее полные и достоверные данные по пассажиропотокам дает метод подсчета пассажиров изнутри, когда фиксируется количество вошедших и вышедших пассажиров по каждому остановочному пункту. Данный способ обследования рекомендуется к применению в условиях Казахстана.

По режиму обследование пассажиропотоков разделяется на разовое сплошное, когда обследование всех запланированных маршрутов проводится в краткий период времени (неделя, месяц), и текущее, когда обследование проводится постепенно в течение года небольшими группами маршрутов.

По организации обследование пассажиропотоков может проводиться по двум основным вариантам.

1-й вариант – пассажиропоток выявляется самим перевозчиком, который задействуя небольшой штат счетчиков пассажиропотоков в течение определенного длительного времени может обследовать все свои маршруты.

Действия перевозчика по 1-му варианту

Перевозчик организует обследование пассажиропотоков, согласуя с МИО способ обследования и степень выборки.

Перевозчик набирает счетчиков, разрабатывает для них опросные листы по каждому маршруту с указанием остановочных пунктов, проводит с ними обучение и проводит обследование пассажиропотоков.

В зависимости от числа счетчиков и степени выборки на конкретные дни устанавливаются маршруты обследования и количество обследуемых автобусов.

2 вариант – обследование пассажиропотока проводит централизованно МИО или уполномоченная им организация (ЦДС, КРС, НИИ ТК или другая организация).

2.8. Принятие мер по повышению качества обслуживания пассажиров

Перевозчик принимает меры по:

– обновлению подвижного состава комфортабельными автобусами (для междугородных перевозок автобусы с откидными спинками и мягкими сиденьями, для городских перевозок – низкопольные автобусы с накопительными площадками и увеличенной шириной прохода между сиденьями);

– обеспечению соблюдения расписания движения путем выпуска на линию автобусов, количество которых соответствует плановому, а также наличию резервных автобусов;

– внедрения системы оплаты водителей в зависимости от регулярности движения и соблюдения расписания движения;

– организацией контроля водителей за соблюдением расписания движения, плавности вождения автобуса и вежливого обращения водителей и контролеров с пассажирами.

2.9. Организация билетно-учетной системы

Перевозчик организует оплату проезда пассажиров по проездным документам (билетам).

1) В междугородных перевозках перевозчик заключает договор с автовокзалами, автостанциями и пунктами обслуживания пассажиров о продаже билетов в их кассах.

2) В городских перевозках продажа билетов организуется через кондукторов или водителей.

В пригородных перевозках продажа билетов организуется как кондукторами и водителями, так и/или по договору с автовокзалами, автостанциями и пунктами обслуживания пассажиров.

С этой целью перевозчик заказывает изготовление билетов в полиграфической организации и налаживает выдачу их кондукторам/водителям перед выездом на линию.

Перевозчик организует учет билетов, выданных кондукторам/водителям и проданных пассажирам по билетно-учетным листам. Билетно-учетные листы подшиваются в специальный журнал, где отмечается номера выданных и проданных билетов.

В целях достижения полноты сбора доходов перевозчик анализирует количество проданных билетов по маршрутам и раздельно по водителям.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В НПА

Сравнительные таблицы по внесению изменений в законодательные и нормативные правовые акты представлены в *Приложении 1*к отчету.

Проект Типового договора ЦДС приведен в *Приложении 2* к отчету.

III. МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДЛЯ МЕСТНЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ

Введение

Настоящие методические рекомендации разработаны в целях организации местными исполнительными органами Казахстана эффективного управления перевозками пассажиров автобусами. В рекомендациях изложены все основные функции управления перевозками.

Методические рекомендации предназначены для работников местных исполнительных органов, осуществляющих организацию и управление общественного пассажирского транспорта.

1. Рекомендуемые к использованию термины

Предлагаются для рассмотрения и официального утверждения центральным уполномоченным в автомобильном транспорте органом.

1) медицинский осмотр водителя – проверка психофизиологического состояния водителя путем внешнего осмотра и тестирования на наличие алкоголя в крови;

2) технический осмотр автотранспортного средства – проверка технического состояния автомобиля путем внешнего осмотра и проверки отдельных его приборов, влияющих на безопасность перевозки;

3) разовые заявки (заказы) на перевозку – заявки на перевозки, имеющие непостоянный (разовый) характер;

4) перевозки пассажиров и багажа заказными автобусами – пассажирские перевозки, имеющие систематический характер на основании заказов на перевозку;

5) городской автобус – пассажирское автотранспортное средство, предназначенное для осуществления городских перевозок пассажиров;

6) междугородный автобус - пассажирское автотранспортное средство, предназначенное для осуществления междугородных перевозок пассажиров;

7) автобус дальнего следования - пассажирское автотранспортное средство, предназначенное для осуществления перевозок пассажиров в дальнем сообщении;

8) горный маршрут – маршрут, основная часть протяженности которого пролегает на уровне 500 и более метров;

9) экспрессная перевозка – перевозка пассажиров, осуществляемая по основным остановочным пунктам со значимым пассажирообменом и расположенных на расстоянии 2 км и более друг от друга;

10) реестр регулярных перевозок пассажиров и багажа (реестр маршрутов) – перечень маршрутов, официально утвержденных центральным и местными исполнительными органами;

11) реестр автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров – перечень автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров, официально утвержденных местными исполнительными органами;

12) класс автобуса – категория автобуса, характеризующая его эксплуатационное предназначение;

13) пассажиропоток – количество пассажиров, проехавших по определенному маршруту или через участок улично-дорожной сети;

14) маршрутная сеть – совокупность участков улично-дорожной сети населенного пункта, по которым пролегают маршруты движения автобусов;

15) технологическая остановка – остановочный пункт, на котором организуется остановка автобусов для нужд пассажиров на маршрутах дальнего следования;

16) свидетельство на право обслуживания маршрута – документ подтверждающий право обслуживания маршрута и имеющий установленное количество степеней защиты;

17) договор организации регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа – документ, определяющий взаимоотношения перевозчика и местного исполнительного органа по организации регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

18) разрешение на осуществление регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа – документ удостоверяющий право обслуживания маршрута при осуществлении регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

19) лицензия на право занятия деятельностью по перевозке пассажиров – документ удостоверяющий право занятия деятельностью по перевозке пассажиров на маршрутах регулярных международных перевозок и нерегулярных перевозках пассажиров;

20) режим труда и отдыха водителей – установленный законодательными и нормативными правовыми актами продолжительность работы водителей при осуществлении автомобильных перевозок пассажиров и грузов;

21) резервный подвижной состав – перечень автобусов, предлагаемых к замене подвижного состава в случае их схода с линии на регулярных перевозках пассажиров;

22) конкурс на право обслуживания маршрутов – мероприятие, организуемое местным исполнительным органом по выбору перевозчика на организацию регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров;

23) регулярность выполнения перевозок – характеристика выполнения пассажирских автоперевозок, определяемая как отношение фактически исполненных рейсов к плановому;

24) дорожный лист – документ, в котором отражается перечень пассажиров (по фамилиям и инициалам), перевозимых в регулярных автомобильных перевозках в международном сообщении и в нерегулярных перевозках по разовым заявкам и по заказным перевозкам;

25) договор на перевозку заказными автобусами – документ, на основании которого осуществляются заказные перевозки и в котором отражаются все необходимые для выполнения этих перевозок условия;

26) реестр лиц, осуществляющих таксомоторные перевозки – документ, содержащий перечень физических и юридических лиц, осуществляющих таксомоторные перевозки, и утверждаемый местным исполнительным органом;

27) компенсация за проезд льготных категорий пассажиров – выплаты перевозчику из местного бюджета за недобор доходов от осуществления перевозок льготных категорий пассажиров;

28) субсидирование убыточных перевозок - выплаты перевозчику из местного бюджета за осуществление убыточных перевозок;

29) обновление подвижного состава – приобретение и использование нового подвижного состава или автобусов бывших в эксплуатации, но имеющих более высокий уровень эксплуатационных характеристик;

30) предельный срок эксплуатации автобуса – законодательно установленная продолжительность эксплуатации автобуса, сверх которого его использование запрещено;

31) центральная диспетчерская служба (ЦДС) – организация, уполномоченная местным исполнительным органом на осуществление диспетчерских функций на городских и пригородных автобусных перевозках.

2. Нормативно правовые акты, регулирующие организацию автобусных пассажирских перевозок

Организация пассажирских автобусных перевозок (далее ОПАП), согласно требований законодательства находится в компетенции местных исполнительных органов (МИО). При этом, МИО должны руководствоваться следующими нормативно правовыми актами, действующими в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом:

1) Закон Республики Казахстан от 04.07.2003 года №476 «Об автомобильном транспорте»;

2) Предпринимательский Кодекс Республики Казахстан от 29.10.2015 года №375-V ЗРК;

3) Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденные Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26.03.2015 года №349;

4) Правила технической эксплуатации автотранспортных средств, утвержденные Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30.04.2015 года №547, которые определяют порядок проведения комплекса мероприятий, технических воздействий (диагностирование, техническое обслуживание, ремонт), направленных на организацию и обеспечение безопасной эксплуатации автотранспортных средств;

5) Технический регламент Республики Казахстан «Требования к безопасности автотранспортных средств», устанавливающий требования к конструкции автобусов;

6) Стандарты, гармонизированные с Техническим регламентом «Требования к безопасности автотранспортных средств», которые устанавливают детальные требования к конструкции и пригодные для целей подтверждения соответствия автобусов:

– СТ РК 41.52-2008 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения маломестных транспортных средств категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции»;

– СТ РК 2273-2012 «Услуги автотранспортные по регулярным и нерегулярным пассажирским перевозкам;

– СТ РК 41.36-2008 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении их общей конструкции», разработан на базе Правил ЕЭК ООН № 36;

– СТ РК ГОСТ Р 51709-2004 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки»;

7) «Методика расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам»утверждённая Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 13 октября 2011 года № 614 (с изменениями по состоянию на 31.08.2017 г.);

8) «Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров», утверждённые Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК 25.08.15 г. № 883.

3. Организация пассажирских автобусных перевозок. Общие положения

Пассажирские автобусные перевозки являются общественной услугой, как медицина и образование и, как социально особо значимая сфера экономики, требует особого внимания и строгого контроля со стороны уполномоченных органов.

В связи с особой социальной значимостью и необходимостью администрирования значительных объёмов по финансированию организации перевозок (*включая субсидирование убытков перевозчиков*), МИО из управлений жилищно-коммунального хозяйства, управлений пассажирского транспорта и автомобильных дорог целесообразно выделить отдельное подразделение, занимающееся только общественным транспортом.

4. Основные мероприятия ОПАП

Организация перевозок местным уполномоченным государственным органом представляет собой комплекс мероприятий по обеспечению процесса обслуживания пассажиров на регулярных маршрутах:

– проведение конкурса на право обслуживания маршрутов перевозчиками;
– расчет и установление тарифов (*кроме междугородных, межобластных и международных маршрутов*);
– компенсация проезда льготных категорий пассажиров;
– субсидирование убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах;
– диспетчеризация перевозок. Контроль соблюдения расписаний и регулярности движения;
– контроль за обеспечением безопасности дорожного движения (БДД);
– организация полноты и своевременности технических воздействий на подвижной состав (ПС);
– контроль за проведением предсменных (послесменных) технических осмотров автобусов;
– контроль за проведением предсменных (послесменных) медицинских осмотров водителей;
– организация обследования пассажиропотоков;
– оптимизация маршрутной сети города;
– обеспечение надлежащего состояния улично-дорожной сети для безопасного и беспрепятственного проезда пассажирского транспорта;
– контроль за состоянием транспортной инфраструктуры (*остановочных пунктов и конечных/разворотных пунктов*);
– обеспечение добросовестной конкуренции среди перевозчиков;
– контроль качества оказываемых транспортных услуг пассажирам;
– лицензирование нерегулярных автобусных перевозок.

Анализ организации пассажирских автобусных перевозок проведен путем выявления степени реализации положений законодательных и нормативных правовых актов перевозчиками, местными исполнительными органами и центральным исполнительным органом в процессе взаимодействия с ними. Взаимодействие осуществлялось при рабочих контактах с ними, проведении круглых столов по проблемам пассажирских перевозок, заседаний тарифных комиссий, анкетного опроса ассоциаций перевозчиков и т.д.

Выявлено, что МИО системно проводят только одну функцию управления – проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов. Выполнение остальных вышеприведенных функций производится несистемно, по мере возникновения разовой потребности в решении проблем. При этом, как правило во всех регионах страны многие из этих функций совершенно не выполняются.

Основными причинами неисполнения большинства функций управления являются низкий уровень квалификации сотрудников МИО, их хроническая нехватка для выполнения всего комплекса управленческих функций, а также отсутствие методического руководства, координации и контроля МИО со стороны центрального исполнительного органа.

4.1. Проведение конкурсов на право обслуживания маршрутов. Расчет, установление тарифов. Компенсация льготного проезда, субсидирование убытков

Проведение конкурсов на право обслуживания маршрутов регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа производится в следующей последовательности.

1. Создание конкурсной и предконкурсной комиссий.

Приказом акима города (района, области) МИО создает Конкурсную комиссию для проведения конкурсов на право эксплуатации маршрутов. В состав Конкурсной комиссии включают представителей МИО, территориальных органов транспортного контроля, административной полиции, общественных объединений пассажирских автобусных перевозчиков.

Перед проведением конкурса Председатель Конкурсной комиссии создает предконкурсную комиссию для организации проверки достоверности информации, представленной перевозчиками на конкурс.

2. Подготовка конкурсной документации.

МИО перед конкурсом готовит пакет конкурсной документации, в которую входят:

– характеристики маршрутов;
– формы конкурсных предложений;
– проект договора организации перевозок пассажиров и багажа;
– информация об участнике конкурса;
– оценочная шкала;
– конверт для подачи конкурсных предложений.

3. МИО за 30 календарных дней до даты проведения конкурса дает объявления в СМИ о проведении конкурса на право обслуживания маршрутов.

4. За 5 рабочих дней МИО организует предконкурсную конференцию по вопросам проведения конкурса.

5. Конкурсная комиссия организует принятие заявок от перевозчиков на участие в конкурсе и предоставляет им конкурсную документацию. В конкурсной документации отражаются требования по предоставлению информации о перевозчике (опыт работы в области организации перевозок пассажиров, наличию производственно-технической базы, наличию подвижного состава), к автотранспортным средствам (срок их эксплуатации, класс автобусов, их оборудования для комфортности поездок).

6. Предконкурсная комиссия проводит проверку достоверности данных по маршрутам. При необходимости проверка данных производится с выездом на место организации перевозок.

7. Конкурсная комиссия организует прием конкурсных предложений от перевозчиков по установленным формам и проводит их регистрацию.

8. Конкурсная комиссия проводит заседание по определению победителя конкурса на право эксплуатации маршрутов.

9. По результатам конкурса выявляются победители конкурса, МИО заключает договор организации перевозок пассажиров и багажа и организует выдачу Свидетельств на право обслуживания маршрутовпобедителям конкурса.

Последовательность проведения конкурсов на право эксплуатации маршрутов подробно приведена в Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Данная функция управления единственная, которая осуществляется постоянно. Поэтому представители МИО и перевозчики с технологией исполнения этой функции осведомлены в полной мере.

Проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов проводится повсеместно по всем городам и областям Казахстана. Вместе с тем, периодически имеются жалобы со стороны перевозчиков о нарушениях законодательства и нормативных положений со стороны МИО, лоббировании интересов отдельных субьектов бизнеса.

Для исключения нарушений и лоббирования МИО рекомендуется строго соблюдать все положения Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

4.2. Тарифная комиссия МИО

Пассажирские автобусные перевозки являются общественной услугой и их организация требует обеспечения финансирования в полном объёме.

Часть потребности ОПАП покрывается за счёт реализации билетов на проезд, другая часть возмещается из бюджета МИО. В этой связи, особое значение имеет организация деятельности тарифных комиссий (ТК), проверяющих и утверждающих расчёты перевозчиков по маршрутам.

При организации деятельности комиссий МИО:

1) утверждает персональный состав ТК по проверке и утверждению тарифов расчётных тарифов. Таким образом, деятельность ТК связана с вопросами установления тарифов на проезд пассажиров, что позволяет обеспечить определение объема субсидирования убыточных социально значимых автобусных маршрутов;

2) собирает от перевозчиков данные по расчету тарифов по всем городским и пригородным автобусным маршрутам;

3) определяет средневзвешенную по городу величину тарифа,

4) по разнице между рассчитанным средним тарифом и планируемым тарифом устанавливает обьём субсидирования, необходимый для покрытия будущих убытков перевозчиков.

Для информации: с целью упрощения процедуры подготовки материалов для ТК, на сайте ОЮЛ Союз автотранспортников РК (**www.kao-a.kz**) размещён «калькулятор» расчётов тарифов на автобусные маршруты, представляющий собой программу автоматизированной системы, с возможностью распечатки данных.

На рис. 1. приведена блок-схема финансово-экономических взаимоотношений участников перевозочного процесса.

Рис. 1. Блок-схема финансово-экономических взаимоотношений участников перевозочного процесса при организации общественных перевозок

Установление тарифов на проезд пассажиров является процессом, где сталкиваются интересы перевозчиков и населения. На практике МИО, с целью защиты интересов социально уязвимых слоёв населения, устанавливают тарифы на уровне, значительно ниже расчетных тарифов, определяемых по Методике расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам.

Повсеместно в стране, МИО вместо постоянной индексации стоимости на проезд, длительное время (по 5-6 лет) не пересматривают тарифы, несмотря на инфляцию.

МИО рекомендуется устанавливать тарифы с периодичностью раз в год.

4.3. Компенсация проезда льготных категорий пассажиров

МИО на основе проведенного обследования пассажиропотоков или прогнозных величин объемов перевозок по маршрутам определяет удельный вес объемов перевозок льготных категорий пассажиров.

Далее определяется общий объем компенсаций и объем компенсаций раздельно по перевозчикам. Распределение компенсаций среди перевозчиков производится на основе официально декларируемых доходов или на основе объема перевозок пассажиров.

Для организации выплат компенсаций МИО формирует бюджетную заявку. После утверждения бюджета МИО организует ежемесячные выплаты компенсаций перевозчикам за проезд льготных категорий пассажиров.

Компенсация проезда льготных категорий пассажиров при внедрённом электронном билетировании, производится на основе представленных оператором в МИО данных по перевозке льготников в разрезе каждого автобусного парка.

Компенсация проезда льготных пассажиров производится не во всех регионах и не в полном объеме. Данная функция должна стать обязательной процедурой для МИО.

4.4. Субсидирование убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах

Субсидирование убытков перевозчиков, осуществляется согласно положений «Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров» (далее – Правила субсидирования).

Субсидирование убытков перевозчиков производится МИО по тем видам пассажирских автоперевозок, где осуществляется регулирование МИО тарифов на проезд. К ним относятся внутриобластные, внутрирайонные, городские (сельские) и пригородные перевозки.

Убытки от выполнения перевозок определяются, как разница между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с «Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам» (далее - Методика), и тарифом, установленным местным исполнительным органом.

Если убыточные перевозки не субсидируются из бюджета региона, то МИО должен устанавливать тариф, определенной в соответствии с Методикой.

Этап 1. Формирование перечня субсидируемых маршрутов и объемов субсидирования на трехлетний период:

1. ТК МИО проверяет достоверность данных по убыточным маршрутам;

2. На основании расчетных тарифов формируется перечень маршрутов, подлежащих субсидированию по форме, приведенной в Приложении 1 Правил субсидирования.

Объем средств на субсидирование социально значимого автомобильного сообщения определяется, как **разница между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с Методикой и тарифом, установленным местным исполнительным органом, умноженная на ежегодное количество планируемых к перевозке пассажиров в разрезе по годам.**

По результатам заседаний ТК составляется протокол, в котором отражается подтверждение правильности расчетов тарифов, составляется перечень маршрутов, подлежащих субсидированию, и определяется объем субсидирования.

Этап 2. Утверждение бюджета на субсидирование:

- МИО формирует бюджетную заявку на три года по соответствующей бюджетной программе на основе перечня субсидируемых маршрутов и объемов субсидирования;

- МИО направляет бюджетную заявку в местный представительный орган (Маслихат) на рассмотрение.

При утверждении бюджета области, города, района Маслихатом утверждается перечень субсидируемых маршрутов и объемы субсидирования на трехлетний период.

МИО на основании утвержденного бюджета заключает с перевозчиком Договор о субсидировании социально значимых автомобильных сообщений (далее – Договор).

В Договоре указываются:

1) обязательства сторон определенных Правилами субсидирования;

2) прогнозируемое количество перевозок пассажиров за три года в разрезе по годам;

3) сумму субсидирования за три года в разрезе по годам;

4) установленный тариф (сетка тарифов);

5) тариф по маршруту определенному в соответствии с Методикой;

6) обязательство о возврате незаконно полученных субсидий при несоответствии представленных подтверждающих документов.

В Договоре также отражаются следующие положения:

- наименование МИО и перевозчика;

- суть договора – ежемесячная выплата субсидий по социально значимым убыточным маршрутам, включенных в Перечень маршрутов, подлежащих субсидированию;

- срок действия Договора – 3 года;

- сумма выплат субсидий;

- обязательства перевозчика: ежемесячное представление данных о затратах в оговоренные сроки;

- условия прерывания Договора;

- порядок изменения сумм выплат по объективным условиям;

- штрафные санкции;

- адреса сторон.

Прогнозное количество перевозимых пассажиров за год определяется официальными данными оператора электронного билетирования или устанавливается на основании проведенного обследования пассажиропотоков, изменения численности населения, изменения пассажиропотоков по маршрутам вследствие возникновения новых зон пассажирообмена (объекты соцкультбыта, рынков, жилищных массивов многоэтажной застройки и т.д.). Обследование пассажиропотоков может быть организовано как МИО, так и перевозчиком. В последнем случае МИО имеет право проверить достоверность полученных данных от перевозчика.

Этап 3. Выплата субсидий

Ежемесячно акиматом производится выплата субсидий перевозчику. Выплата субсидий производится в соответствии с планом финансирования по обязательствам и платежам, а также Договора.

Документами, на основании которых производится выплата субсидий, являются:

ежемесячный отчет оператора электронного билетирования по количеству перевезённых пассажиров;

в случае отсутствия электронного билетирования, ежемесячный отчет Перевозчика по билетно-учетной системе;

акт выполненных работ, по форме, согласно приложению 6 к Правилам субсидирования;

документ диспетчерской службы автовокзалов (автостанций) или справка от акима сельского округа или лица его заменяющего, подтверждающей выполненные рейсы по данному маршруту (кроме городских маршрутов);

документ диспетчерской службы (при наличии), подтверждающего выполнение рейсов по городским маршрутам.

В случае если количество фактически выполненных рейсов по маршруту меньше запланированного, от объема субсидирования вычитается сумма не затраченных расходов от невыполненных рейсов.

В конце года выплата за декабрь месяц производится на основании отчета, составленного по прогнозным данным и представленного не позднее 20 декабря. Отчет по фактическим затратам за декабрь месяц предоставляется не позднее 25 января следующего года.

Выплаты субсидий прекращаются в следующих случаях:

1) прекращения перевозчиком осуществления перевозок пассажиров по маршруту;

2) непредставления отчета о фактически перевезенных пассажиров по социально значимому субсидируемому сообщению;

3) отзыва свидетельства на право обслуживания маршрута по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа.

Последовательность действий МИО по субсидированию убытков перевозчиков представлена в *таблице 1*.

Таблица 1. Технология субсидирования убытков перевозчиков

Элементы субсидирования	Действия МИО
Этап 1. Определение объемов субсидирования	1. Проверка достоверности данных по убыточным маршрутам
	2. Формирование перечня субсидируемых маршрутов
Этап 2. Утверждение бюджета на субсидирование	1. Формирование бюджета на субсидирование
	2. Подача заявки в маслихат
	3. Утверждение перечня субсидируемых маршрутов и объемов субсидирования на 3 года
	4. Подписание договора с перевозчиками
Этап 3. Выплата субсидий	1. Прием ежемесячного отчета Перевозчика по билетно-учетной системе или отчета Оператора электронного билетирования
	2. Проверка соответствия фактических объемов перевозок плановым и подписание актов выполненных работ

Обязательное субсидирование убытков перевозчиков является мерой, обеспечивающей финансирование процесса организации перевозок. Отсутствие субсидирования или неполное субсидирование приводит к финансовым проблемам перевозчиков и неудовлетворительному положению по качеству перевозок и БДД.

МИО в случае дефицита бюджета, должно обращаться в правительство заявкой о трансфертах средств из центрального бюджета на субсидии.

4.5. Диспетчеризация перевозок. Организация контроля регулярности движения и соблюдения расписаний движения

МИО согласно требований законодательства на конкурсной основе выбирает компанию для организации деятельности **единой централизованной диспетчерской службы (ЦДС)**, выполняющую важнейшую функцию по обеспечению контроля выполнения перевозчиками обслуживания маршрутов. Приоритет должна иметь организация, которая располагает современными технологиями слежения по соблюдению схемы и расписания движения автобусов и наибольший опыт в диспетчеризации пассажирского транспорта.

При заключении договора с победителем конкурса, МИО оговаривает систематическое предоставление информации о работе автобусов на линии, включая данные по регулярности движения и соблюдению расписаний движения.

МИО обязывает перевозчиков заключить договор с ЦДС по сотрудничеству в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта.

ЦДС организует:

- при помощи современных инновационных технологий, включая GPS – систему глобального позиционирования, диспетчерское сопровождение и при необходимости управление работы автобусами на маршрутах:

- ежедневный сбор информации о выпуске автобусов на линии, фиксирует случаи схода автобусов с линии и замену их резервным подвижным составом, определяет уровень регулярности движения раздельно по перевозчикам и маршрутам;

- ежедневную передачу данных в МИО о выпуске автобусов на линии, информацию по регулярности движения и нарушениям графиков движения со стороны перевозчиков.

Сложность в организации диспетчерского управления перевозками заключается в отсутствии средств на его содержание. При этом, службам присуще неполное осуществление элементов диспетчерского руководства. Для решения этих проблем МИО рекомендуется уделить особое внимание данной функции управления перевозками.

4.6. Контроль за обеспечением и профилактикой безопасности движения

МИО организует периодические проверки перевозчиков по обеспечению и профилактике безопасности пассажирских перевозок. Проверка включает в себя:

– наличие действующей комплексной программы по обеспечению БДД;
– анализ реализации комплексной программы по обеспечению БДД;
– наличие в штатах инженера по безопасности движения;
– наличие класса по безопасности движения, методических и наглядных пособий;
– учёт нарушений Правил дорожного движения. Анализ и принятые меры;
– учёт дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Анализ причин ДТП и принятые меры.

– результаты обследования пути следования автобусов по маршруту, пути снижения факторов опасного участка;
– наличие ДТП за определенный период;
– проведения периодических экзаменов водителей на знание правил дорожного движения, навыков вождения в сложных погодных условиях и повышения квалификации;
– ведение инструктажей водителей и наличие журналов инструктажей по безопасности движения.
Перечень инструктажей водителей включает в себя:
–Инструктаж по эксплуатации транспортных средств в осенне-зимний период;
– Инструктаж по эксплуатации транспортных средств в весенне-летний период;
– Инструктаж по управлению автомобиля в тёмное время суток;
– Инструктаж по управлению автомобиля в условиях плохой видимости;
– Инструктаж по управлению автобусом в городском цикле;
– Инструктаж по обеспечению безопаснойвысадки и посадки пассажиров наостановочных пунктах;
– Инструктаж по особенностям массовой перевозки детей;
– Инструктаж по особенностям проезда через железнодорожные переезды;
– Инструктаж по особенностям движения автобусов в местах скопления пешеходов.

Следует отметить, что МИО, как правило, недооценивают значение профилактики БДД и пренебрегают контролем за перевозчиками в вопросах организации ими безопасности перевозок пассажиров. Вместе с тем, известно, что существенные затраты на обеспечие БДД, окупаются сторицей снижением числа ДТП.

МИО следует разрабатывать программы искоренения случаев ДТП по вине водителей и технического состояния подвижного состава автобусных парков. При этом, необходимо организовать систематические проверки перевозчиков (1 раз в квартал). На каждого перевозчика рекомендуется завести карточку по организации безопасности перевозок, где в табличной форме отмечать наличие или отсутствие у перевозчика элементов безопасности, отмеченные выше. Наличие систематических проверок дисциплинирует перевозчиков по вопросу повышения безопасности перевозок.

4.7. Контроль проведения технических воздействий на подвижной состав

Своевременность технических воздействий на автобусы обеспечивают ресурс эксплуатации узлов и агрегатов, что влияет на БДД и экологические показатели. В связи с этим, особо важно контролировать обеспечение высокого уровня организации процесса регламентных работ при технических обслуживаниях (ТО), для чего МИО:

1. Производит проверку полноты и своевременности проведения ТО и ремонта автобусов. Проверка перевозчика производится в плановом порядке, 1 раз в год. Также проверка производится при проведении конкурса на право эксплуатации маршрутов для проверки достоверности данных в конкурсной заявке перевозчика;

2. Проверяет наличие учета проведения ТО (наличие журнала учета), соответствие фактического пробега между ТО и рекомендуемого планового пробега между ними.

3. Проверяет возможность проведения соответствующих видов ТО: наличие постов ТО и специализированных канав для их проведения, оборудования для диагностики и ремонта агрегатов, узлов и деталей автобуса, наличия соответствующих цехов или участков для ремонта автобусов (шинный, электрооборудования, топливной аппаратуры, медницкий, моторный и т.д.), подъемно-транспортного оборудования.

В случае отсутствия у перевозчика собственных производственных площадей для проведения ТО и ремонта, МИО проверяет наличие договоров с третьей стороной на проведение на проведение соответствующих работ. При этом производится проверка наличия документов, удостоверяющих проведение ТО и ремонта: счета за выполненные работы, счет-фактуры, акты выполненных работ, чеки, регистрация третьей стороны в налоговых органах и т.д.

Контроль за организацией технических воздействий на автобусы отсутствует во всех регионах Казахстана. С целью реализации данной функции управления МИО необходимо организовать плановые и внезапные систематические проверки перевозчиков на предмет полноценного проведения технического обслуживания автобусов. С целью повышения дисциплины исполнения предлагается завести на каждого перевозчика карточку с перечнем исполняемых работ по техническим воздействиям.

4.8. Контроль за организацией предрейсового/послерейсового медицинского осмотра водителей

МИО организует проверку перевозчика на наличие и полноту проведения предрейсовых/послерейсовых медицинских осмотров водителей автобусов.

Проверки проведения медосмотров перевозчиком организуются МИО:

– в плановом порядке, 1 раз в год и периодически внезапно;

– при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

МИО проверяет наличие:

– пункта медицинского осмотра;

– отметок о прохождении водителями медицинского осмотра в путевом листе или бортовом журнале;

– оборудования и препаратов для проведения медицинского осмотра;

– документов медицинского работника на соответствие квалификационным требованиям;

– договора на предоставление медицинских услуг с посторонней организацией при отсутствии собственного медицинского работника;

– лицензии у перевозчика на оказание медицинских услуг или договора на предоставление медицинских услуг с посторонней организацией и наличие у организации соответствующей лицензий;

– документы, подтверждающие проведение медицинских осмотров по договору (счета, чеки, акты выполненных работ и т.д.).

Контроль за организацией предрейсовых/послерейсовых медицинских осмотров осуществляется зачастую формально, ограничиваясь лишь констатацией наличия или отсутствия медицинского работника и медицинского пункта осмотров водителей. Требуется высокое качество организации проверок, когда обеспечивается прохождение всеми водителями медицинского осмотра с полноценным его проведением.

4.9. Контроль за организацией предсменного/послесменного технического осмотра автобусов

МИО организует проверку перевозчика на наличие и полноту проведения предсменных технических осмотров автобусов.

Проверка проведения предсменных технических осмотров перевозчиком организуются МИО:

– в плановом порядке, 1 раз в год и периодически внезапно;

– при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

МИО проверяет наличие:

– места, где производится технический осмотр: пост ТО или контрольно-пропускной пункт;

– наличие специализированной канавы, где производится технический осмотр;

– наличие отметок о прохождении предсменных технических осмотров в путевом листе или бортовом журнале;

– договора в случае организации проведения техосмотров со станцией технического обслуживания;

– документы, подтверждающие проведение технических осмотров по договору (счета, чеки, акты выполненных работ и т.д.).

МИО рекомендуется проводить проверки по организации предсменного/послесменного технического осмотра автобусов аналогично проверкам организации предрейсового/послерейсового медицинского осмотра водителей.

4.10. Контроль за проведением периодических технических осмотров

МИО проводит проверку прохождения перевозчиком периодических технических осмотров автотранспортных средств. Проверка производится при участии перевозчика на конкурсе на право эксплуатации маршрутов, при контроле полноты и своевременности технических воздействий, а также планово с определенной периодичностью (1 раз в год).

Для организации этого контроля МИО может завести карточку на каждого перевозчика, где отмечается прохождение периодического технического осмотра каждого автобуса. МИО периодически раз в квартал запрашивает перевозчика о передаче необходимых сведений.

4.11. Организация обследования пассажиропотоков

Обследование пассажиропотоков должно проводиться 1 раз в 3 года в зависимости от сезона, 1 раз в весенне-летний период и 1 раз в осенне-зимний период.

По видам обследование пассажиропотоков разделяется на сплошное обследование и выборочное обследование, когда обследованию подвергаются не все автобусы, а часть их. По данным научных исследований выборочное обследование дает достоверные показатели объемов перевозок, если степень выборки составляет от 30% до 50%, то есть если обследованию подвергаются половина и более автобусов на определенном маршруте. При этом свыше 70% степень выборки избыточна и влияет на перерасход средств на проведение обследования.

По форме проведения обследование пассажиропотоков производится следующими способами:

– силуэтным методом, когда счетчики определяют степень заполнения салона автобуса;

– подсчет пассажиров изнутри;

– подсчет пассажиров снаружи;

– документальный метод определения объемов перевозок пассажиров, **в том числе с помощью системы электронного билетирования;**

– метод прямого опроса пассажиров.

Наиболее полные и достоверные данные по пассажиропотокам дает метод подсчета пассажиров изнутри, когда фиксируется количество пассажиров по категориям (пассажиры с полной оплатой проезда, с льготным проездом и т.д.), а также количество вошедших и вышедших пассажиров по каждому остановочному пункту. Данный способ обследования рекомендуется к применению в условиях Казахстана.

По режиму обследование пассажиропотоков разделяется на разовое сплошное, когда обследование всех запланированных маршрутов проводится в краткий период времени (неделя, месяц), и текущее, когда обследование проводится постепенно в течение года небольшими группами маршрутов.

По организации обследование пассажиропотоков может проводиться по двум основным вариантам.

1-й вариант – пассажиропоток выявляется самим перевозчиком, который задействуя небольшой штат счетчиков пассажиропотоков в течение определенного длительного времени может обследовать все свои маршруты.

Действия МИО по 1-му варианту

МИО проверяет достоверность представленных перевозчиком данных по обследованию пассажиропотоков. Проверка на достоверность производится при установлении новых тарифов на проезд пассажиров и при организации субсидирования убытков перевозчика.

2 вариант – обследование пассажиропотока проводит централизованно МИО или уполномоченная им организация (ЦДС, КРС, НИИ ТК или другая организация).

Действия МИО по 2-му варианту

МИО назначает уполномоченную на постоянное проведение обследований пассажиропотоков организацию (ЦДС, КРС или какую-либо другую организацию), работники которой обладают опытом эксплуатации автобусных перевозок. Проведение обследования должно быть отражено в договоре между ними. В этом случае проведение обследований может быть организовано в текущем режиме.

МИО принимает решение об обследовании пассажиропотоков, устанавливает перечень маршрутов, подлежащих обследованию, выбирает способ обследования и режим обследования.

В случае отсутствия обследования в текущем режиме принимается решение о проведении разового сплошного обследования, формируется бюджетная заявка и на основании выделенного из бюджета города средств проводится конкурс на отбор организации по проведению обследования пассажиропотоков.

Действия уполномоченной организации.

Уполномоченная организация нанимает счетчиков на постоянную, в случае организации обследования в текущем режиме, или временную работу, в случае разового обследования, проводит их обучение, готовит бланки обследования и проводит обследование в соответствии с графиком обследования.

Анализ достоверности результатов изучения пассажиропотока осуществляется в соответствии с данными ежемесячных отчетов перевозчиков в государственные органы.

На рис. 2. приведена этапность проведения обследования пассажиропотоков.

Обследование пассажиропотоков является сложным и трудоемким процессом по организации его проведения. С целью повышения достоверности результатов обследования пассажиропотоков МИО рекомендуется уполномочивать проведение обследования какой-либо организации на постоянной основе.

При этом выбор уполномоченной организации должен происходить среди тех компаний, которые могут проводить весь комплекс работ по обследованию. Если обследование проводится с постепенным охватом всех маршрутов города, целесообразно передать полномочия по проведению обследования таким структурам как ЦДС и КРС. Если обследование проводится разово, следует привлекать технические вузы по транспорту, автомобильные колледжи или научные коллективы по транспорту.

Рис. 2. Организация обследования пассажиропотоков

4.12. Оптимизация маршрутной сети города

МИО на постоянной основе проводит оптимизацию маршрутной сети. Оптимизация маршрутной сети производится путем изменения схем движения и количества автобусов по маршрутам, упразднения одних и ввода новых других маршрутов. Оптимизацию удобнее всего проводить по окончании срока действия договоров на право эксплуатации маршрутов в момент проведения конкурсов.

Вследствие сложности проведения работ МИО поручает разработку оптимизации маршрутной сети города научно-техническому коллективу, зарекомендовавшему себя как имеющего опыт работы в данном направлении.

Разработку оптимизации маршрутной сети необходимо производить на основе выявленного пассажиропотока по улично-дорожной сети города и пассажирообмена по остановочным пунктам, полученного в результате проведенного обследования.

В случае разового сплошного обследования пассажиропотока оптимизацию маршрутной сети необходимо производить после получения результатов обследования пассажиропотоков. В этом случае удобнее поручить обследование пассажиропотоков и оптимизацию маршрутной сети города одному научно-техническому коллективу.

Основные принципы оптимизации маршрутной сети города заключаются в следующем:

– более равномерное распределение схем движения маршрутов по улично-дорожной сети города с целью уменьшения количества маршрутов на перегруженных центральных магистралях города;

– охват основных пассажирообразующих пунктов (жилых массивов многоэтажной застройки, стадионов, парков отдыха, торговых центров и других объектов социально-культурного назначения) городскими и пригородными маршрутами;

– обеспечение социально значимых объектов (больниц, поликлиник, школ, других организаций образования) автобусными перевозками в регулярном сообщении;

– соответствия количества маршрутов и количества автобусов на них сложившимся пассажиропотокам и пассажирообменам;

– обязательной связи удаленных от центра города отдельных жилых территорий.

Оптимизация маршрутной сети города является наиболее сложным процессом, требующим научного подхода и обснования, выбора оптимального варианта решения задач совершенствования маршрутной сети города.

Немного организаций, которые могут разработать предложения по эффективной оптимизации маршрутной сети. В этом качестве могут выступить ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» (НИИ ТК), имеющий многолетний опыт по обследованию пассажиропотоков и оптимизации маршрутной сети, или местные организации, участвующие в разработке Транспортного раздела в Генеральном плане развития города, но с методическим руководством НИИ ТК.

4.13. Организация контроля за состоянием остановочных пунктов и разворотных площадок

МИО ведет учет наличия всех остановочных пунктов и разворотных площадок на конечных остановочных пунктах. Периодически МИО проводит обследование остановочных пунктов и разворотных площадок с целью определения их соответствия нормативным требованиям.

В состав элементов остановочных пунктов входит наличие:
– навеса для пассажиров;
– скамьи;
– кармана на проезжей части для остановки автобуса;
– урны для мусора;
– информационного табло, указывающего номера или наименования маршрутов, проходящих через остановочный пункт, интервалы движения.

В состав разворотных площадок на конечных остановочных пунктах входят:
– площадка для разворота автобусов;
– общественный пункт питания для водителей и кондукторов;
– туалеты;
– место для кратковременного отдыха водителей и кондукторов.

По результатам периодического обследования остановочных пунктов МИО составляется перечень остановочных пунктов, подлежащих оборудованию или дооборудованию, составляется смета расходов и проводятся мероприятия по включению этих затрат в бюджетные расходы соответствующей территории.

После принятия бюджета области, города, района МИО проводит конкурс на оборудование и ремонт остановочных пунктов и заключает договор с победителем конкурса.

Контроль за состоянием остановочных пунктов общественного транспорта с полным их охватом не производится. Удовлетворительное состояние остановочных пунктов наблюдается, как правило, только в центре города. Это объясняется недостаточным вниманием городских властей к состоянию остановок, их оформлению. МИО рекомендуется произвести учет всех остановочных пунктов и разворотных площадок города, составить годовой или 3-х летний план по их строительству, реконструкции и оформлению.

4.14. Учет наличия производственно-технической базы и подвижного состава

МИО ведет учет данных о производственно-технической базе и наличию подвижного состава по каждому перевозчику раздельно. При изменениях в составе ПТБ и ПС после получения информации от перевозчика МИО оперативно вносит эти изменения в свою базу данных.

4.15. Обеспечение добросовестной конкуренции среди перевозчиков

МИО с целью обеспечения высокого качества обслуживания пассажиров на маршруте, должно создать высоко конкурентную среду среди перевозчиков. Для выполнения этой цели, все субъекты рынка перевозок должны, согласно требований законодательства, находиться в единых условиях, при предъявлении единых требований МИО к перевозчикам.

Категорически не допускается совершать антиконкурентные действия по предоставлению отдельным субъектам рынка льгот или других преимуществ, которые ставят их в привилегированное положение относительно других перевозчиков.

Данная функция управления является самой болезненной для перевозочной бизнес-среды. С целью уменьшения влияния лоббирования отдельных перевозчиков и коммунальных парков МИО следует строго придерживаться нормативных положений при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

4.16. Принятие мер по повышению качества обслуживания пассажиров

МИО контролирует:

– наличие передних, боковых и задних табло о маршруте;
– наличие информационного табло в салоне автобуса;
– внешнего вида и салона автобуса;
– объявление остановочных пунктов;
– наличие билетно-учётной системы;
– учёта и регистрации жалоб и предложений пассажиров;
– рассмотрение жалоб и обратной связи;
– обеспечение БДД;

МИО обеспечивает:

– ввод в договоры с перевозчиками положений по соблюдению расписаний движения;
– организацию контроля перевозчиков за регулярностью движения и расписаний движения, контроль за недопущением срывов выпуска автобусов на линию, наказания перевозчика за грубые нарушения вплоть до разрыва договора на право эксплуатации маршрута и отзыва Свидетельства на право обслуживания маршрутов;
– организацию контроля за соблюдением перевозчиком требований по оформлению автобусов (наличие передних, боковых и задних табло с номером маршрута, информационных табло в салоне автобусов, светозащитных штор и т.д.);
– организацию контроля перевозчиков по пресечению грубости обращения с пассажирами и плавности вождения автобусов.

Качество обслуживания пассажиров зависит в первую очередь от наличия средств у перевозчика на своевременное приобретение подвижного состава. При этом, важен систематический контроль МИО за проведением мероприятий по повышению качества обслуживания пассажиров перевозчиками.

Поэтому МИО рекомендуется: 1) улучшить финансово-экономическое состояние перевозчиков путем утверждения расчётных тарифов и полноценного субсидирования их убытков; 2) организовать систематический контроль за всеми перевозчиками по всем параметрам качества обслуживания пассажиров.

4.17. Лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом

МИО организует лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров в соответствии с действующим законодательством.

При выдаче лицензий МИО необходимо уделить особое внимание квалификации и опыту работы водителем собственника транспортного средства, технического состояния, пробегу и срока эксплуатации автобуса. Следует учесть, что при пробеге свыше 500 тыс. км и срока эксплуатации свыше 15 лет выдача лицензии нецелесообразна, так как подвижной состав не соответствует требованиям по надежности автотранспортных средств.

Также МИО должны организовывать периодические проверки индивидуальных предпринимателей, которым ранее выданы лицензии, на предмет соответствия нормам и положениям НПА, то есть проверять наличие:

– лицензии;

– бортового журнала с отметками о прохождении предрейсового и послерейсового медицинского освидетельствования водителя и технического осмотра автобуса;

– заявки на разовые перевозки;

– дорожного листа (списка пассажиров).

В настоящее время лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров проводится формально, без анализа потребности в таких перевозках по регионам страны. При выдаче лицензии МИО не в полной мере проводится проверка соответствия АТС требованиям рынка автотранспортных услуг, что ведет к расцвету «нелегальных» перевозок в ущерб регулярным перевозкам. МИО рекомендуется: 1) повысить требования к перевозчикам и автобусам при выдаче лицензии; 2) производить систематические рейды и проверки на предмет выполнения постоянных перевозок по регулярным маршрутам.

4.18. Рекомендации по межобластным, внутриобластным и междугородным перевозкам

МИО совместно с территориальными подразделениями транспортной инспекции организует контроль автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания по организации вокзальных и станционных услуг пассажирам в соответствии с требованиями национального стандарта Республики Казахстан «СТ РК 2271-2012 «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров».

С целью обеспечения условий добросовестной конкуренции, исключения приоритетной продажи билетов в пользу отдельных перевозчиков автовокзалами, автостанциями и ПОП, МИО совместно с транспортной инспекцией необходимо наладить контроль за степенью информирования и доступа пассажиров к информации о наличии свободных мест в автобусах по всем маршрутам, а также об изменениях в расписании движения или времени опережения (отставания) автобусов от расписания, отмене рейсов или введении дополнительных рейсов, не предусмотренных расписанием.

4.19. Рекомендации по международным перевозкам

Уполномоченному органу необходимо обеспечить полную прозрачность при организации международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Согласовать с региональным управлением пассажирского транспорта и информировать при поступлении заявки на открытие нового международного маршрута аккредитованное общественное объединение автотранспортников соответствующей области, на территории которого открывается новый международный автобусный маршрут.

Согласование расписания движения с управлением пассажирского транспорта области и региональным общественным объединением автотранспортников производится для создания добросовестной конкуренции в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

В случае дублирования схемы движения действующих маршрутов международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, время отправления нового маршрута должно устанавливаться позднее времени отправки действующего маршрута.

При организации новых маршрутов или изменении расписания движения существующих маршрутов возникают конфликт интересов перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров в рассматриваемом направлении. МИО, организующий новый маршрут или внесший предложение об изменении расписания движения, рекомендуем проводить согласование со всеми МИО, по территории которых проходит новый или измененный маршрут.

Заключение

Методические рекомендации охватывают все основные элементы управления перевозками пассажирского автотранспорта и в которых отражена технологическая последовательность практических действий управленца.

Документ рекомендуется к применению в полном объеме в практической деятельности работников местных исполнительных органов во всех регионах Казахстана.

ИСТОЧНИКИ:

1. Официальный интернет портал Комитета Республики Казахстан по статистике http://www.stat.kz;

2. Автомобильный рынок Казахстана. Обзор отрасли. 2013 год. АссоциацияКазахстанского Автобизнеса. АКАБ, 2014 г.;

3. Обзоры казахстанского рынка коммерческих автомобилей за 2014-2016 годы. Ассоциация казахстанского автобизнеса. Интернет- ресурс;

4. Исследовательская работа 2015 г. «Комплексное исследование развития предпринимательства Республики Казахстан в автотранспортной отрасли» - ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан»;

5. Исследовательская работа 2017 г. «Анализ состояния и оценка эффективности обновления парка автотранспортных средств РеспубликиКазахстан»- ОЮЛ «Союз автотранспортников Республики Казахстан»;

6. Исследовательская работа 2016 г. «Экономическое обоснование освобожденияот уплаты корпоративного подоходного налога и налога на добавленную стоимость организаций, осуществляющих деятельность в сфере пассажирских автобусныхгородских и пригородных перевозок в Республике Казахстан»

7.Отчет «Обзор политики и рекомендации» Главного технического советника проекта ПРООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» Гвидо Бруггемана – Алматы 16 ноября 2017 года.

8. Электронный список (база) автотранспортных средств, зарегистрированных в Республике Казахстан за 2009- 2017 годы, по данным Комитета административной полиции МВД РК;

9. Материал исследований, газеты «КУРСИВ» от 08.06.2018 г. (https://lstv.kursiv.kz/news/avto/2018-06/komu-nuzhny-otechestvennye-avtobusy);

10. Информационный сайт «Tengrinews.kz», статья международного эксперта ПРООН Гвидо Бруггермана (https://tengrinews.kz/article/503/).

11. Информация Комитета транспорта МИР РК.

ПРИЛОЖЕНИЯ К ОТЧЕТУ

Приложение 1 к отчету

Сравнительная таблица внесения изменений в законодательствои НПА в области пассажирских автобусных перевозок

п/п	Структурный элемент	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование
1	*2*	*3*	*4*	*5*
Предпринимательский Кодекс Республики Казахстан 29 октября 2015 года № 375-V ЗРК				
1	В ст.177, пункт 2, дополнить подпунктом 15) в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**15) реализация услуги без системы учёта, контроля сбора и получения доходов.**	Конкретизация нелегальной услуги.
2	Ввести ст 191-1 в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**191-1) Реализацией услуги без системы учёта сбора наличных денег и контроля получения доходов является отсутствие у субъекта предпринимательства полного учёта сбора и контроля получения доходов, который может ввести потребителя в заблуждение в отношении качества предоставляемых услуг и позволяет возможность сокрытия доходов и получить неправомерное преимущество в конкуренций и материальной выгоды.**	Конкретизация нелегальной услуги.
Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 декабря 2015 года № 1095 «Об утверждении перечня видов деятельности, осуществляемых юридическими лицами, более 50% акций, которых принадлежат государству и аффилированных с ними лицами»				
3	Раздел 2	Виды деятельности, осуществляемые юридическими лицами, находящимися в коммунальной собственности, более пятидесяти	**Исключить** вид деятельности **«Перевозки автобусами», Код ОКЭД – 49311, из п/п 11 раздела «**Виды деятельности, осуществляемые юридическими лицами, находящимися в коммунальной собственности, более	С целью исключения коллизии с требованиями Предпринимательского Кодекса РК (глава 17 статьи

		процентов акций (долей участия в уставном капитале) которых принадлежат государству и аффилированными с ними лицами п/п №11 - **Перевозки автобусами. Код ОКЭД - 49311**	пятидесяти процентов акций (долей участия в уставном капитале) которых принадлежат государству и аффилированными с ними лицами».	192) и обеспечения добросовестной конкуренции в рыночной среде.
Закон Республики Казахстан от 16 мая 2014 года № 202-V **«О разрешениях и уведомлениях»** ПРИЛОЖЕНИЕ 1.**ПЕРЕЧЕНЬ разрешений первой категории (лицензий)**				
4	Строка с порядковым номером 75, графу 2 изложить в следующей редакции	Графа 2. Наименование лицензии и вида деятельности, для осуществления которой требуется наличие лицензии : Лицензия на право занятия деятельностью по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении	Графа 2. Наименование лицензии и вида деятельности, для осуществления которой требуется наличие лицензии : **Лицензия на право перевозки пассажиров в сфере автотранспорта.**	Для ликвидации выдачи на местах «универсальной» лицензии и упорядочения деятельности нелегальных пассажирских перевозчиков.
5	Строка с порядковым номером 75, графу 3 изложить в следующей	Графа 3. Наименование подвида деятельности, для осуществления которой требуется наличие лицензии (**пустая, не заполненная**)	Графа 3. Нерегулярные перевозки пассажиров автобусами, микроавтобусами межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) сообщениях. Графа 3 Нерегулярные перевозки	Из-за пропуска в заполнении графы 3 в пункте 75, на местах выдается лицензия на все подвиды деятельности по перевозке пассажиров

	редакции		пассажиров автобусами, микроавтобусами межобластном внутриреспубликанском сообщениях. Графа 3 Нерегулярные перевозки пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении.	автобусами и микроавтобусами . Лицензию на нерегулярные перевозки пассажиров в зависимости от класса автобусов нужно выдать отдельно: - на межрайонные; -на межобластные; -на международные
6	Строка с порядковым номером 75, графу 4 изложить в следующей редакции	Графа 4. (отсутствует)	Графа 4. Марка, модель и гос. номерной знак автобуса, микроавтобуса. Фамилия, имя, отчество, ИИН водителя.	Из-за отсутствия данной графы техническое состояние автобусов остается вне контроля уполномоченных органов. Фактически лицензия дает «разрешение» на любые перевозки по своему усмотрению. Причём как правило перевозчики-арендаторы не имеют в собственности технической базы для ТО и ремонта автобусов и систему предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей.
Закон Республики Казахстан «О дорожном движении».				
7	Пункт 3) статьи 11	Компетенция уполномоченного	Компетенция уполномоченного органа в	В связи с целесообразность

	удалить.	органа в области транспорта и коммуникаций Уполномоченный орган в области транспорта и коммуникаций: . . . **3) разрабатывает порядок организации и осуществления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, занятыми на нерегулярных перевозках пассажиров и багажа, деятельности по обеспечению безопасности перевозки пассажиров и багажа;**	области транспорта и коммуникаций Уполномоченный орган в области транспорта и коммуникаций: . . .	ю возврата функций в Комитет транспорта МИР РК, так как МВД РК не обеспечен соответствующим штатом, не обладает соответствующим оборудованием. Данная функция по исполнению присуща только транспортной инспекции.
8	Дополнение в пункт 3, ст.28.	3). Обеспечение безопасности дорожного движения в автотранспортных предприятиях и субъектах, деятельность которых связана с эксплуатацией автотранспортных средств могут осуществлять специализированные организации по БДД, владеющие материально-технической базой в праве собственности и в иных законных основаниях.	3). Обеспечение безопасности дорожного движения в автотранспортных предприятиях и субъектах, деятельность которых связана с эксплуатацией автотранспортных средств могут осуществлять специализированные организации по БДД, владеющие материально-технической базой в праве собственности и в иных законных основаниях. **3-1) проводит обязательные инструктажи по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных происшествий и нарушений с водителями в соответствии с Правилами проведения инструктажей по управлению транспортным средством в различных дорожных и климатических условиях:**	Профилактика и предупреждение дорожно-транспортных происшествий и нарушений.

			- Инструктаж по эксплуатации транспортных средств в осенне-зимний период; **- Инструктаж по эксплуатации транспортных средств в весенне-летний период;** **- Инструктаж по управлению автомобиля в условиях гололедицы;** **- Инструктаж по управлению автомобиля в тёмное время суток;** **- Инструктаж по управлению автомобиля в условиях плохой видимости;** **- Инструктаж по управлению автобусом в городском цикле;** **- Инструктаж по обеспечению безопасной высадки и посадки пассажиров на остановочных пунктах** **- Инструктаж по особенностям массовой перевозки детей** **- Инструктаж по особенностям проезда через железнодорожные переезды** **- Инструктаж по особенностям движения автобусов в местах скопления пешеходов**	
Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-II «Об автомобильном транспорте».				
9	Статья 1. Пункт 8)	8) автомобильный перевозчик (далее – перевозчик) – физическое или юридическое лицо, владеющее автотранспортными средствами на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа,	Автобусный перевозчик – юридическое лицо, получившее соответствующее разрешение на перевозку пассажиров и багажа, использующий автобус или микроавтобус в праве собственности или на иных законных основаниях. Грузовой автомобильный перевозчик – индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, использующее автотранспортное средство на	Существующее определение одновременно подходит и для собственника автобуса, который передал его в аренду победителю конкурса, и для арендатора-перевозчика - победителя конкурса на

		грузов и почтовых отправлений за плату или по найму;	праве собственности или на иных законных основаниях для осуществления перевозки грузов и почтовых отправлений. Автомобильный перевозчик такси - индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, использующее автотранспортное средство на праве собственности или на иных законных основаниях для осуществления перевозки пассажиров и багажа путем уведомления.	обслуживание регулярного маршрута. Кроме того, доступ к осуществлению перевозок для разных их видов (грузовой, автобусный, таксомоторный) различен, поэтому необходимо разделение определений по видам перевозок.
10	Ст.1 дополнить пунктом 8-1)	**Отсутствует**	**Перевозчик, обслуживающий регулярные городские маршруты (далее – предприятие-перевозчик) – это юридическое лицо, владеющее автотранспортными средствами и производственно-технической базой на праве собственности.**	Данный пункт приостановит передачу выигранных маршрутов третьей стороне, привлекаемый транспорт индивидуальных предпринимателей будет состоять в собственности юридического лица на основе договора, водители - в штате предприятия-перевозчика.
11	Дополнить статью 13 новым пунктом 23-19)	**Отсутствует**	**23-19) разрабатывает порядок организации и осуществления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, занятыми на нерегулярных <u>перевозках пассажиров</u> и багажа, деятельности по обеспечению безопасности перевозки пассажиров и багажа;**	В связи с передачей функции из МВД РК в МИР РК. См. п.7 Сравнительной таблицы.
12	Ст.14. п.1. п/п 5	Определяют перечень социально значимых сообщений	Определяют перечень **внутриобластных** социально значимых сообщений	Маслихаты областей должны определять перечень социально

				значимых сообщений, связывающий областной центр с населенными пунктами области.
13	Статья 14. Пункт 3. Дополнить подпунктом 5-3)	**Отсутствует**	5-3) определяют перечень социально значимых сообщений;	Местные исполнительные органы районов, городов областного значения *с*огласно 5) осуществляют субсидирование убытков перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров на городских (сельских), пригородных и внутрирайонных сообщениях; Значит необходимо определять социально значимые сообщения.
14	Ст. 14 дополнить новым пунктом	Пункт **2.1**	Местные представительные органы районов, городов областного значения: 1).Определяют перечень городских (сельских) социально значимых сообщений; 2).Утверждают комплексные схемы развития пассажирского транспорта и проекты организаций дорожного движения в пределах своей компетенций;	Определение перечня городских (сельских) социально значимых сообщений, а также схема развития пассажирского транспорта и организация дорожного движения должны быть в компетенций маслихатов районов и городов.

15	П.3 Ст.14 дополнить новым подпунктом	Подпункт **7**	7) Разрабатывают комплексную схему развития пассажирского транспорта и проекты организации дорожного движения;	Разработку схемы развития пассажирского транспорта и организацию дорожного движения должны вести МИО районов и городов областного значения.
16	Дополнить пункт 2 статьи 18	2. Обязательному страхованию также подлежит гражданско-правовая ответственность перевозчика перед пассажирами за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу при совершении поездок на автотранспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа.	2.Обязательному страхованию также подлежит гражданско-правовая ответственность **владельца транспортных средств** и перевозчика перед пассажирами, (**победившего в конкурсе на обслуживания регулярных маршрутов и получившими свидетельство на право обслуживания на основании договоров, заключаемых между перевозчиками и соответствующими исполнительными органами),** за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу при совершении поездок на автотранспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа	При привлечении перевозчиками собственников автобусов к перевозкам перевозчики не берут ГПО перед пассажирами на себя. Это приводит к снижению уровня безопасности и качества перевозок.
17	Пункт 2 Ст.19	Тариф на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа в городском (сельском) сообщениях устанавливается местным исполнительным органом единым для всех маршрутов	Тариф на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа в городском (сельском) сообщениях устанавливается местным исполнительным органом единым для всех маршрутов **не реже одного раза в год**	При ежегодном установлении тарифа в законном порядке МИО районов и городов областного значения вопросы сбора расчетных данных тарифа, внесения изменений в перечень социально значимых сообщений,

				определения объема субсидии на следующий календарный год будут происходит планомерно.
18	Пункт 5 Ст.19	Тарифы, устанавливаемые в соответствии с пунктами 2-4 настоящей статьи, подлежат согласованию с местным представительным органом.	Тарифы, устанавливаемые в соответствии с пунктами 2-4 настоящей статьи, подлежат согласованию с местным представительным органом, **с целью определения суммы субсидирования убытков перевозчика по социально значимым маршрутам.**	Конкретизироват ь, для чего необходимо указанное согласование.
19	Дополнит ь пункт 2 статьи 21	2. Регулярные автомобильные перевозкипассажиров и багажа, за исключением международных, осуществляются перевозчиками, победившими в конкурсе на право обслуживания маршрутов указанных перевозок пассажиров и багажа и получившими свидетельство на право их обслуживания на основании договоров, заключаемых между перевозчиками и соответствующими местными исполнительными органами либо уполномоченными организациями.	2. Регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, за исключением международных, осуществляются перевозчиками, победившими в конкурсе на право обслуживания маршрутов указанных перевозок пассажиров и багажа и получившими свидетельство на право их обслуживания на основании договоров, заключаемых между перевозчиками и соответствующими местными исполнительными органами либо уполномоченными организациями. **Запрещается осуществление регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа физическими лицами (индивидуальными предпринимателями).**	Это требование направлено на отсечение предпринимателей, использующих лазейки в законодательстве и привлекающих собственников автобусов на перевозки. При этом эти собственники АТС не осуществляют предсменный техосмотр и медосмотр, техническое обслуживание, в погоне за доходами не соблюдают ПДД, устраивая гонки между автобусами, не соблюдают расписания движения и т.д. Все это отрицательно сказывается на безопасности и качестве перевозок.
20	**Дополни**	**Отсутствует**	**Статья 47-1.**	Практика

	ть статьей 47.1		**Ответственность пассажира за неоплаченный проезд.** За неоплаченный проезд при входе в транспортное средство до первого остановочного пункта при отсутствии сотрудников полиции и при наличии электронной оплаты у контролера. Контролер имеет право наложить штраф на пассажира и за неоплаченный багаж в размере 0,5 МРП тенге (МИО самостоятельно устанавливают размер штрафа) в пользу контролирующей организации.	показывает, что невозможно полиции заниматься пассажирами из-за большого количества пассажиров в больших городах при отсутствии кондукторов. Также, поручение Главы государства обеспечить эффективное использование средств, направленные на Программу цифровизации.
21	В статье 21, дополнить пункт 5-1 с следующей редакции	Отсутствует	**5-1)5-1.Перевозчики, осуществляющие автомобильные перевозки пассажиров и багажа, обязаны обеспечить предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр водителейи замену водителей в случае их недопуска к управлению автотранспортными средствами.**	Повышение ответственности перевозчика, выигравшего конкурс на право обслуживания маршрута.
22	В статье 21, пункт 7 изложить в следую-щей редакции	Не допускается передача права обслуживания маршрута (маршрутов) третьей стороне;	**Запрещается передача права обслуживания маршрута (маршрутов) третьей стороне;**	Повышение ответственности перевозчика, выигравшего конкурс на право обслуживания маршрута.
23	В статье 22, пункт 2, подпункт 6 изложить в следую-щей редакции	6) обеспечить продажу проездных документов (билетов) и багажных квитанций при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа на всех остановочных пунктах маршрута - самостоятельно либо	6) обеспечить **учёт** и продажу проездных документов (билетов) и **продажу** багажных квитанций, **а также контроль сбора и получения доходов** при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа на всех остановочных пунктах маршрутасамостоятельно либо через пассажирские агентства, автовокзалы, автостанции, и (или) пункты обслуживания	Повышение ответственности перевозчика, выигравшего конкурс на право обслуживания маршрута.

		через пассажирские агентства, автовокзалы, автостанции, и (или) пункты обслуживания пассажиров, в том числе электронную продажу проездных документов (билетов) и багажных квитанций;	пассажиров, в том числе электронную продажу проездных документов (билетов) и багажных квитанций;	
24	В статье 43, пункт 4, изложить в следующей редакции	4. Запрещается при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении перевозка пассажиров между пунктами на территории Республики Казахстан.	4.Запрещается при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении перевозка пассажиров между пунктами на территории Республики Казахстан**, за исключением перевозки пассажиров и багажа отечественными перевозчиками между населенными пунктами области Республики Казахстан, через которую осуществляется выезд в иностранное государство или в которую осуществляется въезд из иностранного государства.**	Данная норма создаст удобства пассажирам при перемещении между населенными пунктами, расположенными в приграничной области, а также охват данных населенных пунктов автобусными сообщениями.
Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 «Об утверждении Правил технической эксплуатации автотранспортных средств»				
25	В пункт 16 внести следующие изменения	16. Предрейсовый (предсменный) технический осмотр автотранспортных средств, используемых при выполнении автомобильных перевозок пассажиров, багажа, осуществляется перевозчиками самостоятельно на постах ТО (при наличии производственно-	16. Предрейсовый (предсменный) технический осмотр автотранспортных средств, используемых при выполнении автомобильных перевозок пассажиров, багажа, осуществляется перевозчиками самостоятельно на **контрольно-техническом пункте (КТП) либо на** постах ТО (при наличии производственно-технической базы) либо на станциях технического обслуживания, перед выпуском их на линию (отправлением в рейс).	В целях повышения безопасности перевозок и организации полноценного предрейсового/предсменного технического осмотра автотранспортных средств.

		технической базы) либо на станциях технического обслуживания, перед выпуском их на линию (отправлением в рейс).	**Перевозчик обустраивает КТП в соответствии с требованиями, отраженными в Типовом положении о Контрольно-техническом пункте (Приложение 5 к Правилам технической эксплуатации автотранспортных средств).**	
Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от «____» _____ 2018 года №_____ «О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349. «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом».				
26	В параграфе 1, пункт 4, дополнить подпунктом 7-1) в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**7-1) билетно-учётный лист - документ строгой отчетности, по которому производится учёт и продажа проездных документов (билетов) и контроль сбора и получения доходов;**	Разъяснение.
27	В параграфе 1, дополнить пунктом 12-1) в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**12-1. При формировании маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом местные исполнительные органы организуют пункты для создания санитарно-гигиенических условий, горячего питания и кратковременного отдыха водителей и кондукторов во время отстоя автобусов на конечных пунктах.**	О создании условий для работы и отдыха водителей и кондукторов автобусов.
28	В параграфе 1 дополнить пунктом 9-1	**Отсутствует.**	**9-1. Запрещается использование автобусов (микроавтобусов) со сроком эксплуатации свыше 12 лет на маршрутах в регулярном сообщении (с 01.01.2021 г.) и свыше 15 лет в нерегулярном сообщении (с 01.01.2023 г.).**	В целях повышения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.
29	В параграфе 2, дополнить пунктом	**Отсутствует.**	**23-1. При осуществлении регулярных городских (сельских) и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа**	Конкретизация требований при оказании услуг.

	23-1) в следующей редакции:		**перевозчик обеспечивает учёт и продажу проездных документов (билетов), а также контроль сбора наличной выручки и получения доходов.**	
30	В параграфе 2, дополнить пунктом 23-2) в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**23-2. Регулярные городские (сельские) и пригородные автомобильные перевозки пассажиров и багажа осуществляются по билетно-учётной системе и контролю сбора наличной выручки и получения доходов, утвержденные уполномоченной организацией (комитет государственных доходов).**	Конкретизация требований при оказании услуг.
31	Дополнить Параграф 3-1 в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**Параграф 3-1. Порядок осуществления контроля сбора и получения доходов регулярных городских (сельских) и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа**	Конкретизация требований при оказании услуг.
32	В параграфе 3-1, дополнить пунктом 26-1) в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**26-1. Сбор и контроль получения доходов регулярных городских (сельских) и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа осуществляется билетно-учётным листом и обеспечивается системой контроля сбора наличной выручки и получения доходов.**	Конкретизация требований при оказании услуг.
33	В параграфе 3-1, дополнить пунктом 26-2) в следующей редакции:	**Отсутствует.**	**26-2. Порядок осуществления контроля сбора и получения доходов производится в следующей последовательности:** **а) Перевозчик заказывает проездные документы (билеты);** **б) Перевозчик выдает разовые проездные документы (билеты) и билетно – учётный лист кондукторам или водителям**	Конкретизация требований при оказании услуг.

			автобусов перед выездом на линию; **в) Кондуктор или водитель автобуса принимает оплату за проезд и реализует разовые проездные документы (билеты) пассажирам;** **г) Кондуктор или водитель автобуса по окончании рейсов вносит в билетно-учётный лист количество реализованных билетов и сумму наличной выручки за каждый рейс и в нарастающем порядке;** **д) По окончании рабочей смены кондуктор или водитель автобуса сдает перевозчику наличную выручку в соответствии с билетно-учётным листом и контрольным листом;** **е) Контроль за учётом реализации билетов, сбором и получением доходов осуществляет линейная служба контролеров.**	
34	В параграфе 6 дополнить пункт 41-1	**Отсутствует.**	**41-1.** Обязанность перевозчика обеспечить водителей и кондукторов проездным документом (билетом) и билетно-учётным листом;	Конкретизация требований при оказании услуг.
35	В главе 7, параграф 1, пункт 146 изложить в следую-щей редакции;	146. В Конкурсе принимают участие физические и юридические лица, владеющее автобусами, микроавтобусами на праве собственности или иных законных основаниях, способные организовывать данный вид перевозок в соответствии с требованиями настоящих Правил и обеспечить техническое	146. В Конкурсе принимают участие **юридические лица,** владеющие автобусами, микроавтобусами на праве собственности или **по лизингу,** способные организовывать данный вид перевозок в соответствии с требованиями настоящих Правил, и обеспечить техническое обслуживание и ремонт автобусов, микроавтобусов в соответствии с Правилами технической эксплуатации автотранспортных средств, утверждаемых уполномоченным органом, осуществляющим руководство в области автомобильного	Конкретизация требований при оказании услуг. Аналогично обоснованию п. 10 сравн. табл. Необходимость наличия собственного транспорта или приобретенного в лизинг отсекает возможность привлечения к перевозке индивидуальных собственников автобусов и способствует

		обслуживание и ремонт автобусов, микроавтобусов в соответствии с Правилами технической эксплуатации автотранспортных средств, утверждаемых уполномоченным органом, осуществляющим руководство в области автомобильного транспорта, согласно подпункта 23-10) статьи 13 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года "Об автомобильном транспорте".	транспорта, согласно подпункта 23-10) статьи 13 Закона Республики Казахстан от 04.07.03 г. "Об автомобильном транспорте".	формированию структуры перевозчиков, соответствующих цивилизованным нормам.
36	Параграф 3, в пункт 160 добавить новые подпункты 4,5,6 и изложить в следующей редакции.	**Параграф 3. Комплект конкурсной документации** 160. Комплект конкурсной документации включает в себя:	**Параграф 3. Комплект конкурсной документации** 160. Комплект конкурсной документации включает в себя: 1) основные характеристики маршрутов внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа, выставляемых на конкурс, по форме, согласно приложению 7 к настоящим Правилам, с приложением схемы маршрутов, расписаний движения, а также общей протяженности маршрута (км.) для осуществления регулярных пассажирских перевозок в городском (сельском) или пригородном сообщениях при использовании электронной системы оплаты проезда; 2) формы для заполнения конкурсных предложений на обслуживание маршрутов регулярных внутриреспубликанских	ЗК РК «О транспорте», ЗК РК«Об автомобильном транспорте» предусматривается льготная перевозка пассажиров. Так как, в каждом регионе имеется льготная категория граждан, которую обязаны возить перевозчики.

			автомобильных перевозок пассажиров и багажа, выставляемых на конкурс (далее - Конкурсные предложения) в количестве членов Комиссии, согласно приложению 8 к настоящим Правилам; 3) проект договора организации регулярных внутри-республиканских автомобильных перевозок пассажиров и багажа; 4) проект договора по компенсации по провозу льготной категории граждан; 5) проект договора субсидирования перевозчиков социально значимых маршрутов; 6) проект типового договора с оператором электронного билетирования; 7) информация об участнике конкурса на право обслуживания маршрутов регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа, по форме, согласно приложению 9 к настоящим Правилам; 8) оценочная шкала; 9) один большой конверт для подачи конкурсных предложений (если на конкурс выставлено более одного лота, то на каждый лот должны быть отдельные конверты).	
37	отсутствует	Не утвержден типовой договор с оператором электронного билетирования.	Утвердить проект типового договора с оператором электронного билетирования. (Прилагается отдельно).	Для урегулирования взаимоотношений перевозчиков и оператора.
38	В подпункт 3) пункта 162 внести дополнения	3) Наличие производственно-технической базы для хранения, технического обслуживания и ремонта подвижного состава (собственной, арендованной или	3) Наличие производственно-технической базы для хранения, технического обслуживания и ремонта подвижного состава (собственной, арендованной или обслуживающей по договору), расположенной на территории организатора	В целях обеспечения безопасности перевозок. Удаленность ПТБ от начала маршрута (до 50 км) не обеспечивает:

		обслуживающей по договору), расположенной на территории организатора конкурса.	конкурса. **В населенном пункте, являющимся начальным пунктом маршрута.**	- качество ТОиР - квалификацию водителей, кондукторов; - предрейсовый техосмотр и медицинский осмотр; - своевременное прибытие автобусов на начальный пункт; - оперативную замену экипажа или автобуса.
39	В главе 7, параграф 4, пункт 162 добавить подпункт 4) в следующей редакции;	**Подпункт 4) отсутствует.**	162. Конкурсные предложения включают в себя следующий набор критериев, по которым Комиссия производит оценку участников по итогам Конкурса: 4) **наличие собственной или обслуживающей по договору службы безопасности дорожного движения и специальной медицинской службы, имеющей соответствующее разрешение;**	Конкретизация требований при оказании услуг.
40	В главе 7, параграф 5, пункт 167 изложить в следующей редакции;	167. Председатель Комиссии образует предконкурсную комиссию из представителей местных исполнительных органов, органов транспортного контроля и КАП, не входящих в состав Комиссии, для организации проверки с выездом на место достоверности представленных участниками Конкурса данных (далее - Проверка).	167. Председатель Комиссии образует предконкурсную комиссию из представителей местных исполнительных органов, органов транспортного контроля, КАП и **общественных объединений,** представляющих интересы перевозчиков, не входящих в состав Комиссии, для организации проверки с выездом на место достоверности представленных участниками Конкурса данных (далее - Проверка).	Конкретизация требований при оказании услуг.
41	Параграф 4. Пункт	3) копию страховых полисов или	**3) копию страховых полисов или договоров обязательного**	Перевозчики-арендаторы не

	170, подпункт 3) изложить в следующей редакции;	договоров обязательного страхования гражданско правовой ответственности владельцев автотранспортных средств и договоров обязательного страхования гражданско правовой ответственности перевозчика перед пассажирами.	**страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств и договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами на имя участника Конкурса – владельца автотранспортных средств и иных законных основаниях.**	производят страхование ГПО на своё имя. Таким образом, перевозчики-арендаторы уходят от ответственности в случае гибели и ранения людей в результате ДТП. За последствия ДТП несет ответственность третья сторона, т.е. собственники автобусов и микроавтобусов.
42	В подпункт 7) пункта 170 внести дополнения	Правилами технической эксплуатации автотранспортных средств, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативно-правовых актов за № 12221), в том числе правоустанавливающие и правоудостоверяющие документы на производственно-техническую базу, расположенную на территории организатора конкурса, копии договора с медицинским работником на осуществление профилактического медицинского освидетельствования	7) копии документов, подтверждающих возможность проведения необходимого комплекса работ по поддержанию подвижного состава в технически исправном состоянии в соответствии с требованиями, установленными Правилами технической эксплуатации автотранспортных средств, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативно-правовых актов за № 12221), в том числе правоустанавливающие и правоудостоверяющие документы на производственно-техническуюбазу, расположенную на территории организатора конкурса, **в населенном пункте, являющимся начальным пунктом маршрута,** копии договора с медицинским работником на осуществление профилактического медицинского освидетельствования с	Все заявленные на конкурс ПТБ должны быть лицензированными. По существующим требованиям медицинский работник любой специальности (педиатр, ЛОР, хирург, гинеколог, стоматолог и др.) могут проводить предрейсовый медосмотр водителя. Требуется наличие специализации медработника – «Актуальные вопросы наркологии» и «Общесестринские технологии». Отсутствие лицензии у медпункта не обеспечивает достаточных условий, препаратов и

		с приложением копии диплома о высшем или среднем медицинском образовании;	приложением копии диплома о высшем или среднем медицинском образовании, **сертификата специалиста и свидетельства о повышении квалификации по циклу «Актуальные вопросы наркологии». При эксплуатации перевозчиков трех и более маршрутов, а также при подаче участником, впервые участвующим в конкурсе, заявки на три и более маршрутов необходимо наличие у них на правах собственности, аренды или услуг лицензионного медицинского пункта.**;	оборудования.
43	В главе 7, параграф 5, пункт 170 добавить подпункты: 7-1) и 7-2) в следующей редакции;	**Подпункты 7-1) и 7-2) отсутствуют.**	**Если принимающие участие в Конкурсе физические и юридические лица владеют автобусами и микроавтобусами в иных законных основаниях, то для регистрации необходимо представить в Комиссию заключение предконкурсной комиссии, подтверждающей наличие систем, обеспечивающей выполнение обязательств по безопасности дорожного движения и прозрачность получения доходов:** **7-1) наличие билетно-учётной системы, контроля сбора наличной выручки и получения доходов;** **7-2) копии документов на имя участника Конкурса гражданско-правовой ответственности владельца транспортных средств и перевозчика перед пассажирами;**	Конкретизация требований при оказании услуг.
44	В главе 7, параграф 5, пункт 176 добавить подпункты: 4-1) и	**Подпункты 4-1) и 4-2) отсутствуют.**	**4-1) отсутствие возможности осуществления учёта и продажи проездных документов (билетов), контроля сбора и получения доходов по обеспечению прозрачности получения**	Конкретизация требований при оказании услуг.

	4-2) в следующей редакции;		**доходов, а также выплаты налоговых и др.отчислений в бюджет;** **4-2) отсутствие на имя участника Конкурса полисов гражданско – правовой ответственности владельца транспортных средств и перевозчика перед пассажирами на указанные автобусы и микроавтобусы.**	
45	В главе 8, пунт 189, изложить в следующей редакции;	**189. Право работы на маршруте (маршрутах) третьей стороне не передается.**	**189. Передача права работы на маршрут (маршруты) третьей стороне запрещается.**	Конкретизация требований при оказании услуг.
46	В главе 8, дополнить пунт 189-1, в следующей редакции;	**Отсутствует.**	**189-1. Привлечение третьей стороны на обслуживание маршрута допускается путём аренды автотранспортных средств.**	Разъяснение.
47	В главе 8, дополнить пунт 189-2, в следующей редакции;	**Отсутствует.**	**189-2. Признаками факта передачи права на маршрут(маршрутах) третьей стороне является:** **а) если доход на графиках маршрута (маршрутов), который обслуживается третьими лицами считается доходом третьей стороны, а не перевозчика, победившего в конкурсе на обслуживание указанных маршрутов и получившим свидетельство на право обслуживания на основании договоров, заключаемых между перевозчиками и соответствующими исполнительными органами;б) если гражданско-правовую ответственность перевозчика перед пассажирами на обслуживаемых графиках маршрута (маршрутов) несёт третья сторона, а не перевозчик, победивший в конкурсе на обслуживание указанных маршрутов и**	Разъяснение.

			получившим свидетельство на право обслуживания на основании договоров, заключаемых между перевозчиками и соответствующими исполнительными органами;в) если у перевозчика, победившего в конкурсе на обслуживание указанных маршрутов и получившим свидетельство на право обслуживания на основании договоров, заключаемых между перевозчиками и соответствующими исполнительными органами, отсутствует система контроля за качеством транспортных услуг и культура обслуживания пассажиров на маршруте (маршрутах).	
48	В главе 8, дополнить пунт 189-3, в следующей редакции;	**Отсутствует.**	**189-3. Порядок привлечения третьей стороны на обслуживание маршрута (маршрутов)** **1) Перевозчик-арендатор принимает в аренду автотранспортное средство (*далее-АТС*) путём заключения договора в бумажном носителе в соответствии с Типовым договором, за исключением случаев, установленных законодательством Республики Казахстан о государственных закупках. Приложение 10.** **2) Перевозчик-арендатор принимает на работу водителя, при этом собственник автотранспортного средства имеет приоритет на трудоустройство. Заключается индивидуальный трудовой договор.** **3) Водитель или кондуктор автобуса перед работой получает билетно-учётный**	Разъяснение.

			лист и проездные документы (билеты) для реализации пассажирам. Всю наличную выручку по окончании рабочей смены сдаёт в кассу перевозчика-арендатора вместе с билетно-учётным листом. **4) Наличная выручка на всех графиках маршрута (маршрутов) является доходом перевозчика-арендатора. Перевозчик-арендатор несёт полную ответственность за учёт и реализацию проездных документов (билетов), а также за сбор и контроль получения доходов на всех графиках маршрута (маршрутов). Для этого перевозчику-арендатору необходимо внедрить билетно-учётную систему и осуществлять контроль сбора и получения доходов.** **5) Перевозчик-арендатор несёт ответственность за безопасность дорожного движения на обслуживаемом маршруте (маршрутах). Нарушения Правил дорожного движения и дорожно-транспортные происшествия, совершенные водителями, в т.ч. водителей арендуемых АТС, будут регистрироваться на перевозчика-арендатора. Для этого перевозчик-арендатор должен принимать меры по обеспечению безопасности дорожного движения.** **6) Перевозчик-арендатор несёт ответственность за качество транспортных услуг и культуру обслуживания пассажиров на обслуживаемом маршруте (маршрутах).**	
49	В главе 9, дополнить пункт 197-	**Отсутствует.**	**197-1. Наличие документов у водителя автотранспортного средства, осуществляющий**	Разъяснение.

	1, в следующей редакции;		**нерегулярные перевозки пассажиров:** **1) Бортовой журнал;** **2) Договор перевозки пассажиров с заказчиком;** **3) Маршрут движения, начальный и конечный пункты посадки и высадки пассажиров;** **4) Дорожный лист и список пассажиров.**	
50	В главе 14, пункта 348, подпункт 8) в следующей редакции:	8) информирование автовокзалов и автостанций существующей маршрутной сети о наличии свободных или освобождающихся мест в автобусах (микроавтобусах), а также об изменениях в расписании движения или времени опережения (отставания) автобусов от расписания, отмене или введении дополнительных рейсов, не предусмотренных расписанием, отправлении дополнительных автобусов;	8) онлайн - информирование о марке и года выпуска автобусов, о наличии свободных или освобождающихся мест в автобусах (микроавтобусах), наличие удобств в салоне автобуса, а также об изменениях в расписании движения или времени опережения (отставания) автобусов от расписания, отмене или введении дополнительных рейсов, не предусмотренных расписанием, отправлении дополнительных автобусов.	Разъяснение.
51	В пункт 3 приложения 8 внести изменения	3.Наличие производственно-технической базы, расположенной на территории организатора конкурса, для хранения, технического обслуживания и ремонта подвижного состава (собственная, арендуемая или обслуживание будет проводиться по договору), в том числе данные о	3. Наличие производственно-технической базы, расположенной на территории организатора конкурса, **в населенном пункте, являющимся начальным пунктом маршрута, обеспечивающей возможность** для хранения, технического обслуживания и ремонта **всего** подвижного состава (собственная, арендуемая или обслуживание будет проводиться по договору) **с учетом количества и параметров автотранспорта**	По существующим требованиям ПТБ соответствует по количеству, типу и классу только тем автотранспортным средствам, которые уже задействованы на перевозках. На автобусы, заявляемых на новый конкурс, помещений и

		наличии производственных корпусов с комплексами технического обслуживания и текущего ремонта, складских помещений, автостоянок, уборочно-моечных комплексов, контрольно-технических пунктов, административных и бытовых корпусов.	**уже задействованного на действующих маршрутах и автотранспорта указанного в конкурсной заявке участника конкурса,** в том числе данные оналичии производственных корпусов с комплексами технического обслуживания и текущего ремонта, складских помещений, автостоянок, уборочно-моечных комплексов, контрольно-технических пунктов, **лицензионного медицинского пункта,** административных и бытовых корпусов.	оборудования ПТБ может не доставать. В выигрыше останется недобросовестный участник конкурса, не имеющий ПТБ для обеспечения дополнительного количества автобусов.
Типовой договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, утвержденный Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 348.				
52	В графе 2, пункт 3 дополнить подпунктом 5) следующей редакции.	**Отсутствует.**	5) Организатор заключает рамочный договор Субсидирования убытков Перевозчика по маршрутам в полном объеме согласно разработанной бюджетной заявки на три года по соответствующей местной бюджетной программе и Правилами субсидирования, или устанавливает тариф на уровне расчетного, в соответствии с Методикой расчета тарифов.	Рамочный договор субсидирования убытков Перевозчика, в соответствии с разработанной бюджетной заявки на три года по соответствующей местной бюджетной программе и Правилами субсидирования, необходим при установлении Организатором тарифа ниже расчетного, в соответствии с Методикой расчета тарифов.
53	В графе 3, пункт 4 изложить в следующей редакции	4. Перевозчик по истечении не более 2-х лет обязан провести обновление автобусов, микроавтобусов, троллейбусов,	4. Перевозчик по истечении не более 2-х лет обязан провести обновление автобусов, микроавтобусов, троллейбусов, используемых на маршруте в соответствии с приложением 1 к настоящему договору, при	Без обеспечения субсидирования убытков Перевозчика в полном объеме или установления тарифа на

		используемых на маршруте в соответствии с приложением 1 к настоящему договору.	условии исполнения Организатором субсидирования убытков Перевозчика по маршрутам в полном объеме, в соответствии с Правилами субсидирования, или установлении тарифа на уровне расчетного, в соответствии с Методикой расчета тарифов.	перевозки на уровне расчетного нет возможности у Перевозчика обеспечить обновление подвижного состава.
54	В графе 5, пункте 8, подпункт 1) изложить в следующей редакции	1)низкая регулярность маршрута (менее семидесяти процентов в месяц);	1) Низкая регулярность маршрута (менее семидесяти процентов в месяц) при условии исполнения Организатором субсидирования убытков Перевозчика по маршрутам в полном объеме, в соответствии с Правилами субсидирования, или установлении тарифа на уровне расчетного, в соответствии с Методикой расчета тарифов.	Без обеспечения субсидирования убытков Перевозчика в полном объеме или установления тарифа на перевозки на уровне расчетного нет возможности у Перевозчика обеспечить стабильную работу по обслуживанию маршрута.
55	Пункт 3 изложить в следующей редакции	3. Организатор обязан: 1) обеспечить оформление и содержание в соответствии с законодательством Республики Казахстан установленных пунктов посадки и высадки пассажиров; 2) осуществлять контроль за соблюдением установленного расписания движения автобусов, микроавтобусов, троллейбусов; 3) своевременно информировать Перевозчика об изменениях условий дорожного движения, перевозок, схемы маршрутов и	3. Организатор обязан: 1) обеспечить оформление и содержание в соответствии с законодательством Республики Казахстан установленных пунктов посадки и высадки пассажиров; 2) осуществлять контроль за соблюдением установленного расписания движения автобусов, микроавтобусов, троллейбусов; 3)своевременноинформировать Перевозчика об изменениях условий дорожного движения, перевозок, схемы маршрутов и расписаний движения; 4) рассматривать в течение десяти календарных дней обращения Перевозчика по возникающим проблемам на маршрутах и предложения по совершенствованию перевозок и принимать меры для их решения. 5) ежемесячно осуществлять выплату субсидий исходя из	Субсидироваться должны все перевозчики, не зависимо от того что пользуются или нет электронным билетированием.

		расписанийдвижения; 4) рассматривать в течение десяти календарных дней обращения Перевозчика по возникающим проблемам на маршрутах и предложения по совершенствованию перевозок и принимать меры для их решения; 5) в случае использования электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях исходя из пройденного пути по маршруту (км.), ежемесячно осуществлять выплату субсидий исходя из расчетов предусмотренных в соответствии с Правилами субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 883 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации	расчетов в соответствии с Правилами субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию РК от 25 августа 2015 года № 883 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12353) (далее – Правила субсидирования).; 6) заключить договор Субсидирования убытков Перевозчика по маршрутам в полном объеме согласно разработанной бюджетной заявки на три года.	

		нормативных правовых актов за № 12353) (далее – Правила субсидирования).		
Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от «____» _____ 2018 года №_____ «О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349. «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом».				
(Приложение 1 к Методике расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, *утвержденный Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 августа 2017 года № 589.)*				
56	Пункты: 1, 2, 3, и 4 изложить в следующей редакции:	**Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа** **1. Порядок определения расчетного тарифа** 1. Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа (далее – Модель) используется в целях обеспечения методологи-ческого единообразия технологии расчетов по обоснованию тарифов на проезд в автобусах (микроавтобусах) регулярных маршрутов, эти расчеты выполняются	**Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа** **1. Порядок определения расчетного тарифа** 1. Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа (далее – Модель) используется в целях обеспечения методологического единообразия технологии расчетов по обоснованию тарифов на проезд в автобусах (микроавтобусах) регулярных маршрутов, эти расчеты выполняются с использованием унифицированной экономико-математической моделиследующего вида: $Тр = \left(\frac{\sum Зi}{Q_{г.факт} \text{ ИЛИ } Q_{г.расчет}} \times Кр \right) \times К_{ндс}$ формула (1) где: Тр – расчетный тариф для маршрута; Зi – общая годовая или до	Прогнозируемое количество перевозки пассажиров исходя из фактически перевезенного количества пассажиров, для корректировки

		с использованием унифицированной экономико-математической модели следующего вида: $Тр = \left(\frac{\sum Зi}{Q_{г.факт} \text{ ИЛИ } Q_{г.расчет}} \times Кр \right) \times К_{ндс}$ формула (1) где: Тр – расчетный тариф для маршрута; Зi – общая годовая или до конца года сумма нормативных (расчетных) затрат перевозчика на обслуживание данного маршрута по всем i-ым статьям расходов (топливо, смазочные материалы, ремонт и техническое обслуживание автобусов, замена и ремонт автошин, амортизация автобусов, заработная плата водителей и кондукторов, накладные расходы), рассчиты-ваемые в порядке, определяемая в главе 2 настоящей Модели; Qг.факт – фактическое количество перевезенных пассажиров за предыдущий год, определенном в главе 3 настоящей Модели; Qг.расчет – прогнозируемое количество перевозки пассажиров исходя из фактически перевезенного количества пассажиров за один месяц умноженное на	конца года сумма нормативных (расчетных) затрат перевозчика на обслуживание данного маршрута по всем i-ым статьям расходов (топливо, смазочные материалы, ремонт и техническое обслуживание автобусов, замена и ремонт автошин, амортизация автобусов, заработная плата водителей и кондукторов, накладные расходы), рассчитываемые в порядке, определяемая в главе 2 настоящей Модели; Qг.факт – фактическое количество перевезенных пассажиров за предыдущий год, определенном в главе 3 настоящей Модели; Qг.расчет – прогнозируемое количество перевозки пассажиров исходя из фактически перевезенного количества пассажиров, берутся подтвержденные данные по количеству перевезенных пассажиров за три месяца и выводится среднее число за месяц, которое умножается на 12 месяцев, определенном в главе 3 настоящей Модели; Кр – коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика по обслуживанию данного маршрута равный 1,25 (принимается как 25%); Кндс – коэффициент налога на добавленную стоимость равный 1,12 (принимается как 12 %).	ежемесячных колебаний берутся подтвержденные данные по количеству перевезенных пассажиров за три месяца и выводится среднее число за месяц.

		количество месяцев в году, определенном в главе 3 настоящей Модели; Кр – коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика по обслуживанию данного маршрута равный 1,15 (принимается как 15%); Кндс – коэффициент налога на добавленную стоимость равный 1,12 (принимается как 12 %).		
		2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов 2. Укрупненные расчеты нормативных эксплуатационных расходов по статьям затрат на обслуживание регулярного автобусного маршрута выполняются в следующем порядке: 1) расходы на автомобильное топливо в расчете на общий пробег автобусов, используемых на обслуживании данного маршрута, определяются исходя из базовой нормы расхода топлива на 100 км с учетом всех действующих надбавок и розничной цены 1 литра бензина	**2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов** 2. Укрупненные расчеты нормативных эксплуатационных расходов по статьям затрат на обслуживание регулярного автобусного маршрута выполняются в следующем порядке: 1) расходы на автомобильное топливо в расчете на общий пробег автобусов, используемых на обслуживании данного маршрута, определяются исходя из базовой нормы расхода топлива на 100 км с учетом всех действующих надбавок и розничной цены 1 литра бензина (дизтоплива, газа) на дату осуществления расчета тарифа: **Зт = 0,01 Х Lоб х НТ х КН х ЦТ,** формула (2) где: Зт – затраты на автомобильное топливо; 0,01 – пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км; Lоб – общий годовой пробег	В постановление Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 «Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» нужно пересмотреть и добавить новые нормативы на топливо и шины на новый подвижной состав, так как модельный ряд автобусов поменялся. Расходы на

		(дизтоплива, газа) на дату осуществления расчета тарифа: **Зт = 0,01 Х Lоб х НТ х КН х ЦТ,** формула (2) где: Зт – затраты на автомобильное топливо; 0,01 – пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км; Lоб – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле: **Lоб = Др х (n х lкр + lо),** формула (3) где: Lоб - общий годовой пробег автобусов; Др – количество дней обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы Др = 365); n – ежедневное количество кругорейсов на маршруте; lкр – протяженность кругорейса на маршруте в км; lо – 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.	автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле: **Lоб = Др х (n х lкр + lо),** формула (3) где: Lоб - общий годовой пробег автобусов; Др – количество дней обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы Др = 365); n – ежедневное количество кругорейсов на маршруте; lкр – протяженность кругорейса на маршруте в км; lо – ежедневный нулевой пробег, км. В случае, если показатели характеристики маршрута имеют разные значения по рабочим и выходным дням, то общий годовой пробег автобусов, определяется отдельно по рабочим и выходным дням с суммированием этих величин. НТ – базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километров пробега автобуса, определяется в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 «Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» (далее – Нормы расхода топлива); КН – совокупный коэффициент надбавок к базовой норме для реальных условий работы автобусов на маршруте, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива; Цт – средняя годовая розничная стоимость 1 литра топлива на дату расчета тарифа с учетом использования летнего и зимнего видов топлива определяется по	проведение ремонтов и ТО автобусов принимаются как: - 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 1 года), - 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 1 до 3 лет), - 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 3 лет) от стоимости автобусов. Согласно утвержденных Правил технической эксплуатации автотранспортных средств № 547 от 30.04.2015г. Автобусы: проходят ТО-2 с периодичностью 20,0 тыс.км, т.е. в течение года раз в квартал; проходят ТО-1 с периодичностью 5,0 тыс.км, т.е. в течение одного раза в месяц или необходимо руководствоваться документа-цией завода-изготовителя. Соответственно для содержания высококвалифицированных специалистов, использования качественных

		НТ – базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километров пробега автобуса, определяется в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210«Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов длягосударственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» (далее – Нормы расхода топлива); КН – совокупный коэффициент надбавок к базовой норме для реальных условий работы автобусов на маршруте, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива; Цт – средняя годовая розничная стоимость 1 литра топлива на дату расчета тарифа с учетом использования летнего и зимнего видов топлива определяется по формуле: **Цт = (Цз.т. х Мзим. + Цл.т. х Млето) /12** формула (4) где: Мзим., Млето – количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в	формуле: **Цт = (Цз.т. х Мзим. + Цл.т. х Млето) /12** формула (4) где: Мзим., Млето – количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в пределах периодов по таблице 10 Норм расхода топлива определяющей значение Ккл (коэффициент климатический). Цз.т., Цл.т. - розничная стоимость топлива (зимнего и летнего) на дату расчета тарифа. При расчете тарифа в летний период, за основу берется цена 1 литра зимнего топлива сложившаяся в предыдущем зимнем периоде; 2) расходы на смазочные материалы равны 10% от расходов на автомобильное топливо: **Зсм = Зт х 0,1** формула (5) где: Зсм - затраты на смазочные материалы; 3) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов принимаются как 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 1 года), 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 1 до 3 лет) и 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 3 лет) от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута. Отсюда: **Зрт = Крт х Ам х Кр х Ц,** формула (6) где: Зрт – затраты на проведение ремонтов и технического обслуживания; Крт - расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов; Ам - количество автобусов в день на маршруте по графику;	запасных частей. Учет уплаты таможенных сборов перевозчиком. Учет затрат перевозчика по использованию электронного билетирования. Автотранспорт является

		пределах периодов по таблице 10 Норм расхода топлива определяющей значение Ккл (коэффициент климатический). Цз.т., Цл.т. - розничная стоимость топлива (зимнего и летнего) на дату расчета тарифа. При расчете тарифа в летний период, за основу берется цена 1 литра зимнего топлива сложившаяся в предыдущем зимнем периоде; 2) расходы на смазочные материалы равны 10% от расходов на автомобильное топливо: **Зсм = Зт х 0,1** формула (5) где: Зсм - затраты на смазочные материалы; 3) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов принимаются как 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 3 лет), 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 3 до 7 лет) и 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 7 лет) от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута. Отсюда: **Зрт = Крт х Ам х Кр х Ц,** формула (6)	Кр - коэффициент резерва автобусов (отношение общего количества закрепленных за маршрутом автобусов к числу автобусов, подлежащих поставке на маршрут по графику, принимаемый для расчетов затрат равный как 1,2); Ц - стоимость 1 автобуса из закрепленных на маршруте, в тенге. Для новых автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров, таковой будет являться стоимость приобретения до трех лет с момента приобретения. Для новых автобусов, приобретенных у завода-изготовителя с учетом уплаты таможенных сборов. **Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов - среднерыночная стоимость определяемая организациями, осуществляющими оценочную деятельность. Если среднерыночная стоимость составляет менее 20% от первоначальной стоимости, то стоимость таких автобусов устанавливается в размере 20% от первоначальной стоимости. Переоценка автобусов осуществляется каждые три года с момента его выпуска заводом-изготовителем;** 4) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: **Зш = (Цш х m х Lоб) / (ш х Кш)** формула (7) где: Зш – затраты на автошины; Цш – закупочная цена одного	источником повышенной опасности и во избежание трагических случаев и дорожно-транспортного травматизма (ДТТ) необходимо системно проводить профилактику правонарушения и дорожно-транспортных происшествий с водительским составом. Это самый эффективный и наименее затратный инструмент противодействия ДТТ. Учет затрат перевозчика по содержанию службы по безопасности движения парка. Применяется коэффициент 1,5% .

		где: Зрт – затраты на проведение ремонтов и технического обслуживания; Крт - расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов; Ам - количество автобусов в день на маршруте по графику; Кр - коэффициент резерва автобусов (отношение общего количества закрепленных за маршрутом автобусов к числу автобусов, подлежащих поставке на маршрут по графику, принимаемый для расчетов затрат равный как 1,2); Ц - стоимость 1 автобуса из закрепленных на маршруте, в тенге. Для новых автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров, таковой будет являться стоимость приобретения до трех лет с момента приобретения. **Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов - среднерыночная стоимость определяемая организациями,**	комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета; m – количество колес на автобусе (без запасного колеса); Lоб – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута. ш – эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км; Кш – 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: **За = 0,15 х Ам х КР х Ц,** формула (8) где: За – затраты на амортизацию; 0,15 – норма амортизации по автотранспорту в размере 15 %; Кр – коэффициент резерва автобусов; 6) общая годовая сумма зарплаты водителей и кондукторов (экипажей автобусов) по обслуживанию маршрута может быть определена по формуле: **Ззп = (Мр Х (ZВ х Nв + ZК х Nк) х Ам х К) х 1,2** Формула (9) где: Ззп – затраты на зарплату; Мр – количество месяцев обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы Мр = 12); ZВ и ZК – среднемесячная заработная плата водителя автобуса устанавливается на уровне, **не менее** среднемесячной заработной платы одного работника в	

		осуществляющими оценочную деятельность. Переоценка автобусов осуществляется каждые три года с момента его выпуска заводом-изготовителем; 4) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: **Зш = (Цш х m х Lоб) / (ш х Кш)** формула (7) где: Зш – затраты на автошины; Цш – закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета; m – количество колес на автобусе (без запасного колеса); Lоб – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута. ш – эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км; Кш – коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;	регионе, где зарегистрирован перевозчик, сложившейся по данным статистики за квартал, предшествующий подаче заявки. Среднемесячная заработная плата кондуктора устанавливается на уровне 70% заработной платы водителя; Nв (Nк) – нормативное количество водителей (кондукторов), закрепленных за каждым автобусом на маршруте; К – коэффициент, учитывающий социальные начисления на заработную плату и страхование работников в сумме подтвержденной отчетными данными перевозчика; 1,2 – поправочный коэффициент, учитывающий начисления работникам, находящимся на больничном, отпусках, обучении; 7) нормативная сумма накладных расходов составляет 20 % от совокупной суммы прямых статей затрат по обслуживанию данного маршрута и определяется по формуле: **Зн = 0,2 (Зт + Зсм + Зрт + Зш + За + Ззп),** формула (10) где: Зн – затраты накладных расходов. Расчетная сумма накладных расходов включает все виды налогов и сборов, относимые на издержки производства (кроме налога на добавленную стоимость и корпоративного налога на прибыль). 8) Затраты, учитывающие услуги оператора электронного билетирования пассажиров по тарифу и дифференцированному тарифу, согласно договора подписанного между перевозчиком и исполнителем по сбору электронных	

		5) годовая сумма амортизационных отчислений по закрепленным на маршруте автобусам в расчете на их общий пробег составляет: **За = 0,15 х Ам х КР х Ц,** формула (8) где: За – затраты на амортизацию; 0,15 – норма амортизации по автотранспорту в размере 15 %; Кр – коэффициент резерва автобусов; 6) общая годовая сумма зарплаты водителей и кондукторов (экипажей автобусов) по обслуживанию маршрута может быть определена по формуле: **Ззп = (Мр Х (ZВ х Nв + ZК х Nк) х Ам х К) х 1,2** Формула (9) где: Ззп – затраты на зарплату; Мр – количество месяцев обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы Мр = 12); ZВ и ZК – среднемесячная заработная плата водителя автобуса устанавливается на уровне среднемесячной заработной платы одного работника в регионе, где зарегистрирован перевозчик,	денежных средств Зэб - Утвержденный тариф умножается на количество пассажиров (прогноз) умноженное на % процент вознаграждения + Утвержденный дифференцированный тариф умножается на количество пассажиров (прогноз) умноженное на % процент вознаграждения. **Зэб=Тр * $Q_{г.расчет}$ * % + Тдифр * $Q_{г.расчет}$ * %.** 9) **Збд** – общие годовые затраты на содержание службы по БД парка, инженеров по БД, а/м БД, класс БД, наглядные материалы и орг.техника. **Збд= $К_{бд}$ * Зрт** $К_{бд}$ - поправочный коэффициент, учитывающий затраты на содержание службы по БД парка. **$К_{бд}$** = 0,015 **$З_{пс}$** - общая сумма нормативных затрат перевозчика на приобретение подвижного состава (лизинговые платежи по приобретению подвижного состава средней и большой вместимости или амортизация, стоимость страхования транспортных средств); 3. Общая сумма затрат на обслуживание маршрута (Зi) определяется суммированием результатов расчетов по статьям расходов: **Зi = Зт + Зсм + Зрт + Зш + За + Ззп + Зн + Зэб + Збд + Засп,** формула (11) где: Засп - затраты учитывающие услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживание пассажиров. Для городских маршрутов Засп = 0, так как перевозчики городских маршрутов не используют услуги автовокзалов, автостанций и	

		сложившейся по данным статистики за квартал, предшествующий подаче заявки. Среднемесячная заработная плата кондуктора устанавливается на уровне 70% заработной платы водителя; Nв (Nк) – нормативное количество водителей (кондукторов), закрепленных за каждым автобусом на маршруте; К – коэффициент, учитывающий социальные начисления на заработную плату и страхование работников в сумме подтвержденной отчетными данными перевозчика; 1,2 – поправочный коэффициент, учитывающий начисления работникам, находящимся на больничном, отпусках, обучении; 7) нормативная сумма накладных расходов составляет 20 % от совокупной суммы прямых статей затрат по обслуживанию данного маршрута и определяется по формуле: **Зн = 0,2 (Зт + Зсм + Зрт + Зш + За + Ззп),** формула (10) где: Зн – затраты накладных расходов. Расчетная сумма	пунктов обслуживание пассажиров; Полученный результат подставляется в формулу (1) расчета тарифа на проезд пассажира в автобусе регулярного маршрута.	

		накладных расходов включает все виды налогов и сборов, относимые на издержки производства (кроме налога на добавленную стоимость и корпоративного налога на прибыль). 3. Общая сумма затрат на обслуживание маршрута (Зi) определяется суммированием результатов расчетов по статьям расходов: **Зi = Зт + Зсм + Зрт + Зш + За + Ззп + Зн + Засп,** формула (11) где: Засп - затраты учитывающие услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживание пассажиров. Для городских маршрутов Засп = 0, так как перевозчики городских маршрутов не используют услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживание пассажиров; Полученный результат подставляется в формулу (1) расчета тарифа на проезд пассажира в автобусе регулярного маршрута. **3. Порядок укрупненных расчетов общего**		

		годового или до конца года (прогнозируемого) количества перевозок пассажиров 4. Укрупненные расчеты общего годового (прогнозируемого) количества перевозки пассажиров, исходя из расчета по месяцам, выполняются в следующем порядке: 1) Прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров для вновь открываемых регулярных маршрутов определяется по результатам обследования фактических ежедневных перевозок пассажиров на маршруте в течение месяца и определяется по формуле: **$Q_{г.расчет} = Q_{мес}$ х 12;** формула (12) где: $Q_{г.расчет}$ – общий прогнозный годовой объем перевозок пассажиров на маршруте; $Q_{мес}$ – количество перевезенных пассажиров за фактически обследованный месяц; 12 – количество месяцев в году; 2) Прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров	**3. Порядок укрупненных расчетов общего годового или до конца года (прогнозируемого) количества перевозок пассажиров** 4. Укрупненные расчеты общего годового (прогнозируемого) количества перевозки пассажиров, исходя из расчета по месяцам, выполняются в следующем порядке: 1) Прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров для вновь открываемых регулярных маршрутов определяется по результатам обследования фактических ежедневных перевозок пассажиров на маршруте в течение месяца и определяется по формуле: **$Q_{г.расчет} = Q_{мес}$ х 12;** формула (12) где: $Q_{г.расчет}$ – общий прогнозный годовой объем перевозок пассажиров на маршруте; $Q_{мес}$ – количество перевезенных пассажиров за фактически обследованный месяц; 12 – количество месяцев в году; 2) Прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров действующего маршрута на год определяется исходя из объема перевозок пассажиров в прошедшем году по данному маршруту и используется как $Q_{г.факт.}$ Полученный результат подставляется в формулу (1)	

		действующего маршрута на год определяется исходя из объема перевозок пассажиров в прошедшем году по данному маршруту и используется как $Q_{г.факт.}$ Полученный результат подставляется в формулу (1) расчета тарифа на проезд пассажира в автобусе регулярного маршрута. **4. Материалы и информация используемаяпри определении расчетного тарифа** 5. Исходные данные по маршруту: 1) номер и наименование маршрута по начальному и конечному пункту следования; 2) количество промежуточных пунктов на маршруте в прямом (в числителе) и обратном (в знаменателе) направлениях; 3) протяженность маршрута в прямом и обратном направлениях; 4) средняя эксплуатационная скорость движения на маршруте в прямом и обратном направлениях; 5) количество кругорейсов в рабочие и выходные дни;	расчета тарифа на проезд пассажира в автобусе регулярного маршрута. 3) В случае использования электронного билетирования берутся подтвержденные данные по количеству перевезенных пассажиров за год. **4. Материалы и информация используемаяпри определении расчетного тарифа** 5. Исходные данные по маршруту: 1) номер и наименование маршрута по начальному и конечному пункту следования; 2) количество промежуточных пунктов на маршруте в прямом (в числителе) и обратном (в знаменателе) направлениях; 3) протяженность маршрута в прямом и обратном направлениях; 4) средняя эксплуатационная скорость движения на маршруте в прямом и обратном направлениях; 5) количество кругорейсов в рабочие и выходные дни; 6) время по графику на выполнение кругорейса; 7) пассажиропоток (по отчету, прогнозу); 8) время работы на маршруте	

		6) время по графику на выполнение кругорейса; 7) пассажиропоток (по отчету, прогнозу); 8) время работы на маршруте по графику в рабочие и выходные дни с указанием начала и окончания работы; 9) количество автобусов на маршруте по графику в рабочие и выходные дни; 10) интервал движения автобусов на маршруте по расписанию в рабочие и выходные дни; 11) паспортная вместимость автобусов на маршруте по местам для сидения пассажиров и общая (с учетом вместимости накопительных площадок); 12) марка автобусов (согласно реестру маршрутов). 6. Перевозчик использует подтверждающие документы о фактически перевезенных пассажирах по маршруту: 1) отчет по реализации билетов; 2) отчет о финансовых средствах, поступивших от перевозок пассажиров.	по графику в рабочие и выходные дни с указанием начала и окончания работы; 9) количество автобусов на маршруте по графику в рабочие и выходные дни; 10) интервал движения автобусов на маршруте по расписанию в рабочие и выходные дни; 11) паспортная вместимость автобусов на маршруте по местам для сидения пассажиров и общая (с учетом вместимости накопительных площадок); 12) марка автобусов (согласно реестру маршрутов). 6. Перевозчик использует подтверждающие документы о фактически перевезенных пассажирах по маршруту: 1) отчет по реализации билетов; 2) отчет о финансовых средствах, поступивших от перевозок пассажиров.	
57	Пункт 2 подпункт	в случае использования	в случае использования электронной системы оплаты	

	5) дополнить	электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях исходя из пройденного пути по маршруту (км.), ежемесячно осуществлять выплату субсидий исходя из расчетов предусмотренных в соответствии с Правилами субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров	проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях исходя из пройденного пути по маршруту (км.) и **пассажиропотока,** ежемесячно осуществлять выплату субсидий исходя из расчетов предусмотренных в соответствии с Правилами субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков	
Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от «____» _____ 2018 года №_____ «О внесении изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 883. «Об утверждении Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров» ***(Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров,*** *утвержденный Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31августа 2017 года № 589.)*				
58	Раздел 4 изложить в следующей редакции:	**4. Порядок определения стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок** 20. При использовании электронной системы оплаты проезда в автобусах (микроавтобусах) при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа,	**4. Порядок определения стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок** 20. При использовании электронной системы оплаты проезда в автобусах (микроавтобусах) при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, расчет стоимости маршрута на определенный период или для выполнения определенного объема работ (услуг) используется экономико-математическая модель следующего вида: **СМ = (Злс+(Зп+Зн)*R)* Кндс**	В главе 4 настоящих Правил внести изменения как в Методике расчета тарифа R - коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика равный 1,25 (применяется как 25%).

		расчет стоимости маршрута на определенный период или для выполнения определенного объема работ (услуг) используется экономико-математическая модель следующего вида: **СМ = (Злс+(Зп+Зн)*R)* Кндс** формула (1) где: СМ - стоимость маршрута на определенный период или для выполнения определенного объема транспортной работы; $З_{пс}$ - общая сумма нормативных затрат перевозчика на приобретение подвижного состава (лизинговые платежи по приобретению подвижного состава средней и большой вместимости или амортизация, стоимость страхования транспортных средств); $З_{п}$ - общая сумма прямых нормативных (расчетных) затрат перевозчика (топливо, смазочные материалы, ремонт и техническое обслуживание автобусов, замена и ремонт автошин, заработная плата водителей и кондукторов); $З_{н}$ - общая сумма нормативных	формула (1) где: СМ - стоимость маршрута на определенный период или для выполнения определенного объема транспортной работы; $З_{пс}$ - общая сумма нормативных затрат перевозчика на приобретение подвижного состава (лизинговые платежи по приобретению подвижного состава средней и большой вместимости или амортизация, стоимость страхования транспортных средств); $З_{п}$ - общая сумма прямых нормативных (расчетных) затрат перевозчика (топливо, смазочные материалы, ремонт и техническое обслуживание автобусов, замена и ремонт автошин, заработная плата водителей и кондукторов, работы по обеспечению безопасности дорожного движения (БДД); $З_{н}$ - общая сумма нормативных накладных затрат перевозчика; R - коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика равный 1,15 (применяется как 15%). $К_{ндс}$ - коэффициент налога на добавленную стоимость равный 1,12 (применяется как 12%). 21. Укрупненные расчеты нормативных затрат по статьям выполняется в следующем порядке: 1) $З_{пс}$ - общая сумма затрат перевозчика на приобретение подвижного состава включает себя: Размер годового лизингового платежа (годовой аннуитет) по приобретению подвижного состава средней и большой вместимости рассчитывается по формуле: **Лгод = ((Стс*(1+N*Rуд) – Стс*Атс)/N * Ам*0,8** формула (2) где:	

		накладных затрат перевозчика; R - коэффициент расчетной рентабельности к затратам перевозчика равный 1,15 (применяется как 15%). $К_{ндс}$ - коэффициент налога на добавленную стоимость равный 1,12 (применяется как 12%). 21. Укрупненные расчеты нормативных затрат по статьям выполняется в следующем порядке: 1) $З_{пс}$ - общая сумма затрат перевозчика на приобретение подвижного состава включает себя: Размер годового лизингового платежа (годовой аннуитет) по приобретению подвижного состава средней и большой вместимости рассчитывается по формуле: **Лгод = ((Стс*(1+N*Руд) – Стс*Атс)/N * Ам*0,8** формула (2) где: $Л_{год}$ - размер годового лизингового платежа (годовой аннуитет) по приобретению подвижного состава; N - срок контракта лизинга; $С_{тс}$ - среднерыночная стоимость одного транспортного средства; Для автобусов, приобретенных у	$Л_{год}$ - размер годового лизингового платежа (годовой аннуитет) по приобретению подвижного состава; N - срок контракта лизинга; $С_{тс}$ - среднерыночная стоимость одного транспортного средства; Для автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров в течение календарного года, таковой будет являться стоимость приобретения. Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов – среднерыночная стоимость, определяется организациями, осуществляющими оценочную деятельность, (действительность оценки до 6 месяцев). $R_{уд}$ - ставка лизингового процента по контракту; $А_{тс}$ - размер авансового платежа по контракту лизинга (процентная ставка от стоимости транспортного средства). $К_{в}$ - коэффициент возмещения лизинговых платежей равный 0,8 (применяется как 80%). Возмещению подлежат лизинговые платежи по приобретению подвижного состава в течение договора лизинга. При этом, в случае, если договор лизинга (займа) заключен на срок более 5 лет, то к возмещению принимаются фактические лизинговые (займовые) платежи, в случае, если договор лизинга (займа) заключен на срок менее 5 лет, то возмещение осуществляется из расчета 5-летнего срока контракта лизинга (займа). 2) Размер годовой страховой премии, подлежащей уплате при заключении договора страхования ответственности владельцев транспортных	В постановление Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 «Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» нужно пересмотреть и добавить новые нормативы на топливо и шины на новый подвижной состав, так как модельный ряд автобусов поменялся.

		завода-изготовителя либо через официальных дилеров в течение календарного года, таковой будет являться стоимость приобретения. Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов – среднерыночная стоимость, определяется организациями, осуществляющими оценочную деятельность, (действительность оценки до 6 месяцев). $R_{уд}$ - ставка лизингового процента по контракту; $A_{тс}$ - размер авансового платежа по контракту лизинга (процентная ставка от стоимости транспортного средства). $К_{в}$ - коэффициент возмещения лизинговых платежей равный 0,8 (применяется как 80%). Возмещению подлежат лизинговые платежи по приобретению подвижного состава в течение договора лизинга. При этом, в случае, если договор лизинга (займа) заключен на срок более 5 лет, то к возмещению принимаются фактические лизинговые	средств, определяется согласно Гражданскому кодексу Республики Казахстан (Особенная часть) от 1 июля 1999 года. 3) В случае отсутствии лизинговых платежей по приобретению подвижного состава возмещению подлежит сумма амортизационных отчислений по закрепленным на маршруте автобусам в расчете на их общий пробег. Рассчитывается по формуле: **За = 0,15 х Ам х КР х Ц,** формула (3) где: За - затраты на амортизацию; 0,15 - норма амортизации по автотранспорту в размере 15 %; Кр - коэффициент резерва автобусов. 4) Зп - общая сумма прямых затрат перевозчика включает себя: **Зп = Зт + Зсм +Зрт + Зш +Ззп+Збд** Зт - расходы на автомобильное топливо в расчете на общий пробег автобусов, используемых на обслуживании данного маршрута, определяются исходя из базовой нормы расхода топлива на 100 км с учетом всех действующих надбавок и розничной цены 1 литра бензина (дизтоплива, газа) на дату осуществления расчета тарифа: **Зт = 0,01 Х Lоб х НТ х КН х ЦТ,** формула (4) 0,01 - пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км; $L_{об}$ - общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле: **Lоб = Др х (n х lкр + lо),** формула (5) где: $Д_{р}$ - количество дней	Расходы на проведение ремонтов и ТО автобусов принимаются как: - 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 1 года), - 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 1 до 3 лет), - 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 3 лет) от стоимости автобусов. Согласно утвержденных Правил технической эксплуатации автотранспортных средств № 547 от 30.04.2015г. Автобусы: проходят ТО-2 с периодичностью 20,0 тыс.км, т.е. в течение года раз в квартал; проходят ТО-1 с периодичностью 5,0 тыс.км, т.е. в течение одного раза в месяц или необходимо руководствоватьс я документа-цией завода-изготовителя. Соответственно

		(займовые) платежи, в случае, если договор лизинга (займа) заключен на срок менее 5 лет, то возмещение осуществляется из расчета 5-летнего срока контракта лизинга (займа). 2) Размер годовой страховой премии, подлежащей уплате при заключении договора страхования ответственности владельцев транспортных средств, определяется согласно Гражданскому кодексу Республики Казахстан (Особенная часть) от 1 июля 1999 года. 3) В случае отсутствии лизинговых платежей по приобретению подвижного состава возмещению подлежит сумма амортизационных отчислений по закрепленным на маршруте автобусам в расчете на их общий пробег. Рассчитывается по формуле: **За = 0,15 х Ам х КР х Ц,** формула (3) где: За - затраты на амортизацию; 0,15 - норма амортизации по автотранспорту в размере 15 %; Кр - коэффициент резерва автобусов. 4) Зп - общая сумма	обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы $Д_р = 365$); **n** - ежедневное количество кругорейсов на маршруте; **lkp** - протяженность кругорейса на маршруте в км; **lo-** ежедневный нулевой пробег, км; В случае, если показатели характеристики маршрута имеют разные значения по рабочим и выходным дням, то общий годовой пробег автобусов, определяется отдельно по рабочим и выходным дням с суммированием этих величин. НТ - базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километров пробега автобуса, определяется в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 "Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта" (далее – Нормы расхода топлива); КН - совокупный коэффициент надбавок к базовой норме для реальных условий работы автобусов на маршруте, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива; ЦТ - средняя годовая розничная стоимость 1 литра топлива на дату расчета тарифа с учетом использования летнего и зимнего видов топлива определяется по формуле: **Цт = (Цз.т. х Мзим. + Цл.т. х Млето) /12** формула (6) где: $М_{зим}М_{лето}$ - количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в пределах периодов по таблице	для содержания высококвалифицированных специалистов, использования качественных запасных частей. Автотранспорт является источником повышенной опасности и во избежание трагических случаев и дорожно-транспортного травматизма (ДТТ) необходимо системно проводить профилактику правонарушения и дорожно-транспортных происшествий с водительским составом. Это самый эффективный и наименее затратный инструмент противодействия ДТТ. Учет затрат перевозчика по содержанию

		прямых затрат перевозчика включает себя: **Зп = Зт + Зсм +Зрт + Зш +Ззп** Зт - расходы на автомобильное топливо в расчете на общий пробег автобусов, используемых на обслуживании данного маршрута, определяются исходя из базовой нормы расхода топлива на 100 км с учетом всех действующих надбавок и розничной цены 1 литра бензина (дизтоплива, газа) на дату осуществления расчета тарифа: **Зт = 0,01 Х Lоб х НТ х КН х ЦТ,** формула (4) где: Зт – затраты на автомобильное топливо; 0,01 – пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км; Lоб – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле: **Lоб = Др х (n х lкр + lо),** формула (5) где: $Д_р$ - количество дней обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы $Д_р$ = 365); **n** - ежедневное количество кругорейсов на маршруте; **lkp**- протяженность	10 Норм расхода топлива определяющей значение Ккл (коэффициент климатический). $Ц_{з.т}Ц_{л.т}$ - розничная стоимость топлива (зимнего и летнего) на дату расчета тарифа. При расчете тарифа в летний период, за основу берется цена 1 литра зимнего топлива сложившаяся в предыдущем зимнем периоде. 5) $З_{см}$ - расходы на смазочные материалы равны 10% от расходов на автомобильное топливо: **Зсм = Зт х 0,1** формула (7) где: Зсм - затраты на смазочные материалы; 6) $З_{рт}$ - расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов принимаются как 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 1 года), 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 1 до 3 лет) и 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 3 лет) от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута. Отсюда: **Зрт = Крт х Ам х Кр х Ц,** формула (8) где: $К_{рт}$ - коэффициент расходов на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов; $А_м$ - количество автобусов в день на маршруте по графику; $К_р$ - коэффициент резерва автобусов (отношение общего количества закрепленных за маршрутом автобусов к числу автобусов, подлежащих поставке на маршрут по графику, принимаемый для расчетов затрат равный как 1,2; Ц - стоимость 1 автобуса из закрепленных на маршруте, в тенге.	службы по безопасности движения парка. Применяется коэффициент 1,5% .

		кругорейса на маршруте в км; **lo-** ежедневный нулевой пробег, км; В случае, если показатели характеристики маршрута имеют разные значения по рабочим и выходным дням, то общий годовой пробег автобусов, определяется отдельно по рабочим и выходным дням с суммированием этих величин. НТ - базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километ-ров пробега автобуса, определяется в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 августа 2009 года № 1210 "Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта" (далее – Нормы расхода топлива); КН - совокупный коэффициент надбавок к базовой норме для реальных условий работы автобусов на маршруте, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;	Для автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров в течение календарного года, таковой будет являться стоимость приобретения. Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов – среднерыночная стоимость, определяется организациями, осуществляющими оценочную деятельность, (действительность оценки до 6 месяцев). 7) $З_ш$ - эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: **Зш = (Цш x m x Lоб) / (ш x Кш)** формула (9) $Ц_ш$ - закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета; М - количество колес на автобусе (без запасного колеса); $L_{об}$ - общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута. Ш - эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км; $К_ш$ - коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива; 8) $З_{зп}$ - общая годовая сумма зарплаты водителей и кондукторов (экипажей автобусов) по обслуживанию маршрута может быть определена по формуле: **Ззп = (Мр Х (ZВ x Nв + ZК x Nк) x Ам x К) x 1,2** формула (10)	

		ЦТ - средняя годовая розничная стоимость 1 литра топлива на дату расчета тарифа с учетом использования летнего и зимнего видов топлива определяется по формуле: **Цт = (Цз.т. х Мзим. + Цл.т. х Млето) /12** формула (6) где: $М_{зим}М_{лето}$ - количество зимних и летних месяцев в году, определенных по региону в пределах периодов по таблице 10 Норм расхода топлива определяющей значение Ккл (коэффициент климатический). $Ц_{з.т}Ц_{л.т}$ - розничная стоимость топлива (зимнего и летнего) на дату расчета тарифа. При расчете тарифа в летний период, за основу берется цена 1 литра зимнего топлива сложившаяся в предыдущем зимнем периоде. 5) $З_{см}$ - расходы на смазочные материалы равны 10% от расходов на автомобильное топливо: **Зсм = Зт х 0,1** формула (7) 6) $З_{рт}$ - расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний принимаются как 10 % (для автобусов срок эксплуатаций до	$М_р$ - количество месяцев обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы $М_р$ = 12); ZB и ZK – среднемесячная заработная плата водителя автобуса устанавливается на уровне среднемесячной заработной платы одного работника в регионе, где зарегистрирован перевозчик, сложившейся по данным статистики за квартал, предшествующий подаче заявки. Среднемесячная заработная плата кондуктора устанавливается на уровне 70% заработной платы водителя; $N_в$, $N_к$ - нормативное количество водителей (кондукторов), закрепленных за каждым автобусом на маршруте; К - коэффициент, учитывающий социальные начисления на заработную плату и страхование работников в сумме подтвержденной отчетными данными перевозчика; 1,2 - поправочный коэффициент, учитывающий начисления работникам, находящимся на больничном, отпусках, обучении. 9) **Збд** – общие годовые затраты на содержание службы по БД парка, инженеров по БД, а/м БД, класс БД, наглядные материалы и орг.техника. **$З_{бд}$= $К_{бд}$ * Зрт** $К_{бд}$ - поправочный коэффициент, учитывающий затраты на содержание службы по БД парка. **$К_{бд}$** = 0,015 10) $З_н$ - нормативная сумма накладных затрат перевозчика составляет 20 % от совокупной суммы прямых затрат по обслуживанию данного маршрута и определяется по формуле: **Зн = Зп * 0,2**	

		3 лет), 15% (для автобусов срок эксплуатаций от 3 до 7 лет) и 20 % (для автобусов срок эксплуатаций более 7 лет) от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута. **Зрт = Крт х Ам х Кр х Ц,** формула (8) где: $К_{рт}$ - коэффициент расходов на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов; $А_{м}$ - количество автобусов в день на маршруте по графику; $К_{р}$ - коэффициент резерва автобусов (отношение общего количества закрепленных за маршрутом автобусов к числу автобусов, подлежащих поставке на маршрут по графику, принимаемый для расчетов затрат равный как 1,2; Ц - стоимость 1 автобуса из закрепленных на маршруте, в тенге. Для автобусов, приобретенных у завода-изготовителя либо через официальных дилеров в течение календарного года, таковой будет являться стоимость приобретения. Для автобусов,	формула (11) Расчетная сумма накладных расходов включает все виды налогов и сборов, относимые на издержки производства (кроме налога на добавленную стоимость и корпоративного налога на прибыль).	

		приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов – среднерыночная стоимость, определяется организациями, осуществляющими оценочную деятельность, (действительность оценки до 6 месяцев). 7) $З_ш$ - эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: **Зш = (Цш х m х Lоб) / (ш х Кш)** формула (9) $Ц_ш$ - закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета; М - количество колес на автобусе (без запасного колеса); $L_{об}$ - общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута. Ш - эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км; $К_ш$ - коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин, определяется в соответствии с Нормами расхода		

		топлива; 8) $З_{зп}$ - общая годовая сумма зарплаты водителей и кондукторов (экипажей автобусов) по обслуживанию маршрута может быть определена по формуле: **Ззп = (Мр Х (ZВ х Nв + ZК х Nк) х Ам х К) х 1,2** формула (10) $М_р$ - количество месяцев обслуживания маршрута в году (при круглогодичном режиме работы $М_р$ = 12); ZВ и ZК – среднемесячная заработная плата водителя автобуса устанавливается на уровне среднемесячной заработной платы одного работника в регионе, где зарегистрирован перевозчик, сложившейся по данным статистики за квартал, предшествующий подаче заявки. Среднемесячная заработная плата кондуктора устанавливается на уровне 70% заработной платы водителя; $N_в$, $N_к$ - нормативное количество водителей (кондукторов), закрепленных за каждым автобусом на маршруте; К - коэффициент, учитывающий		

		социальные начисления на заработную плату и страхование работников в сумме подтвержденной отчетными данными перевозчика; 1,2 - поправочный коэффициент, учитывающий начисления работникам, находящимся на больничном, отпусках, обучении. 9) $З_н$ - нормативная сумма накладных затрат перевозчика составляет 20 % от совокупной суммы прямых затрат по обслуживанию данного маршрута и определяется по формуле: **Зн = Зп * 0,2** формула (11) Расчетная сумма накладных расходов включает все виды налогов и сборов, относимые на издержки производства (кроме налога на добавленную стоимость и корпоративного налога на прибыль).		
59	Приложение 8	Отсутствует	Дополнительно включить приложение «Типовой договор между местным исполнительным органом и перевозчиком по субсидированию автомобильным транспортом социально значимых маршрутов»	Необходим типовой договор для всех перевозчиков для соблюдения статей законодательства во избежания излишних требований, оказывающее негативное влияние на

				предпринимателей
60	В приложение 2-1, графу 6 «Расчета стоимости маршрута» изложить в следующей редакции:	Прогнозируемое количествоперевозки пассажиров в течение года	Прогнозируемый доход в течение года	В расчете стоимости маршрута нужны доходы, а не количество пассажиров. Общественным транспортом пользуются различные категорий пассажиров, в частности с льготным и бесплатным проездом в соответствии с решением местных представительных органов. Различные категории пассажиров по-разному оплачивают проезд, в т.ч. в г.Караганде 80 тг. - полная оплата тарифа, 50 и 40 тг.-льготные , 60 тенге - в экспрессных маршрутах, а также другие категорий пассажиров, пользующихся общественным транспортом бесплатно, и которых в конечном итоге необходимо перевести в доходы.
Рекомендации по повышению ответственности за нарушения законодательства Республики Казахстан				
Кодекс РК «Об административных правонарушениях»				

61	**Статья 463 пункт 1.**	1. Занятие предпринимательской или иной деятельностью, а также осуществление действий (операций) без регистрации, разрешения, а равно ненаправление уведомления в случаях, когда регистрация, разрешение, направление уведомления обязательны, если эти действия не содержат признаков уголовно наказуемого деяния, - влекут штраф на физических лиц в размере пятнадцати, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации - в размере двадцати пяти, на субъектов среднего предпринимательства - в размере сорока, на субъектов крупного предпринимательства - в размере ста пятидесяти месячных расчетных показателей, с конфискацией предметов и (или) орудия совершения административных правонарушений либо без таковой, а занятие предпринимательской или иной деятельностью без лицензии дополнительно влечет конфискацию дохода (дивидендов), денег, ценных бумаг,	1. Занятие предпринимательской или иной деятельностью, а также осуществление действий (операций) без регистрации, разрешения, а равно ненаправление уведомления в случаях, когда регистрация, разрешение, направление уведомления обязательны, если эти действия не содержат признаков уголовно наказуемого деяния, - влекут штраф на физических лиц в размере тридцати, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации - в размере пятидесяти, на субъектов среднего предпринимательства - в размере восьмидесяти, на субъектов крупного предпринимательства - в размере трехсот месячных расчетных показателей, с конфискацией предметов и (или) орудия совершения административных правонарушений либо без таковой , а занятие предпринимательской или иной деятельностью без лицензии и **уведомления** дополнительно влечет **задержание, доставление и запрещение эксплуатации транспортного средства,** конфискацию дохода (дивидендов), денег, ценных бумаг, полученных вследствие административного правонарушения.	

		полученных вследствие административного правонарушения.		
62	**Статья 463 пункт 2.**	2. Действия, предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, - влекут штраф на физических лиц в размере тридцати, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации - в размере пятидесяти, на субъектов среднего предпринимательства - в размере восьмидесяти, на субъектов крупного предпринимательства - в размере пятисот месячных расчетных показателей, с конфискацией предметов и (или) орудия совершения административного правонарушения, а занятие предпринимательской или иной деятельностью без лицензии дополнительно влечет конфискацию дохода (дивидендов), денег, ценных бумаг, полученных вследствие административного правонарушения.	2. Действия, предусмотренные частью первой настоящей статьи, совершенные повторно в течение года после наложения административного взыскания, - влекут штраф на физических лиц в размере шестидесяти, на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства или некоммерческие организации - в размере сто, на субъектов среднего предпринимательства - в размере стошестиидесяти, на субъектов крупного предпринимательства - в размере тысячи месячных расчетных показателей, с конфискацией предметов и (или) орудия совершения административного правонарушения, а занятие предпринимательской или иной деятельностью без лицензии дополнительно влечет **задержание, доставление и запрещение эксплуатации транспортного средства,** конфискацию дохода (дивидендов), денег, ценных бумаг, полученных вследствие административного правонарушения. **Водитель транспортного средства направляется в наркологический диспансер для прохождения теста на наличие алкогольной интоксикации.**	
63	**В статье**	2. Нарушение правил	2. Нарушение правил	

	571 пункт 2 изложить в следующей редакции :	перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом - влечет штраф на физических лиц в размере пяти, насубъектов малого предпринимательства - в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства - в размере пятнадцати, на субъектов крупного предпринимательства - в размере двадцати пяти месячных расчетных показателей.	перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом - влечет штраф на физических лиц в размере **пятнадцати,**насубъектов малого предпринимательства - в размере **двадцати пяти**, на субъектов среднего предпринимательства - в размере **сорока**, на субъектов крупного предпринимательства - в размере **шестидесяти** месячных расчетных показателей. Нарушение дополнительно влечет **задержание, доставление и запрещение эксплуатации транспортного средства.**	
64	**Дополнить статью 571** пунктом 2-2	Отсутствует.	**2-2. Осуществление автомобильным перевозчиком перевозку пассажиров и багажа за плату или по найму транспортными средствами, легковыми автомобилями, не соответствующих требованиям, предъявляемым к общественному транспорту влечет штраф на физических лиц в размере пяти, насубъектов малого предпринимательства – в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства – в размере пятнадцати, на субъектов крупного предпринимательства – в размере двадцати пяти месячных расчетных показателей.**	Дополнение вводится с целью пресечения нелегальных перевозок, не обеспечивающих безопасность и качество пассажирских перевозок.
65	**Дополнительно ввести с**татью 572-1.	Отсутствует.	Статья 572-1. Нарушение законодательства Республики Казахстан об автомобильном транспорте 1.Невыполнение местным исполнительным органом обязанностей по субсидированию убытков	

			социально значимых пассажирских перевозок, предусмотренных Законом Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», - влечет штраф на должностных лиц,- в размере пятидесяти месячных расчетных показателей. 2.Действие, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания, - влечет штраф на должностных лиц, - в размере ста месячных расчетных показателей с запрещением занимать должность руководителя уполномоченного органа. 3. Неисполнение и (или) ненадлежащее исполнение уполномоченным органом обязанностей по реализацию государственной политики в сфере автомобильного транспорта – влекут штраф на должностных лиц, - в размере пятидесяти, а при повторном нарушений - в размере ста месячных расчетных показателей с запрещением занимать должность руководителя …..	
66	**Дополнительно ввести с**татью 576.	Отсутствует.	**Статья 576. Отсутствие у водителей автотранспортных средств договора перевозки при осуществлении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа во внутриреспубликанском сообщении** Отсутствие у водителей автотранспортных средств договора перевозки при осуществлении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа во внутриреспубликанском сообщении - влечет штраф в размере	

			двадцати пяти месячных расчетных показателей. Нарушение дополнительно влечет **задержание, доставление и запрещение эксплуатации транспортного средства.**	
67	**Дополнительно ввести с**татью 577-1.	Отсутствует.	**Статья 577-1. Нарушение требований по медицинскому освидетельствованию в сфере автомобильного транспорта** 1. Несоблюдение автомобильным перевозчиком требований по медицинскому освидетельствованию в сфере автомобильного транспорта, представляющее опасность для перевозки пассажиров и грузов, - влечет штраф в размере пятидесяти месячных расчетных показателей. 2. Действие, предусмотренное частью первой настоящей статьи, совершенное повторно в течение года после наложения административного взыскания, - влечет штраф в размере сто месячных расчетных показателей. Непрохождение медицинского освидетельствования водителей автотранспортных средств перед рейсом и после рейса - самое распространенное нарушение в сфере автомобильного транспорта из-за отсутствия ответственности автомобильного перевозчика и соответствующего контроля. Особенно это ярко проявляется в незаконных пассажирских перевозках автобусами и такси. Ввод данного пункта позволяет органам контроля ужесточить контроль за соблюдением законодательства РК.	
Типовой договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, утвержденный приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 26 марта 2015 года № 348				

68	**В пункт 4** внести изменения	4. Перевозчик после истечения двух лет со дня заключения настоящего договора, обязан обновлять автобусы, микроавтобусы, троллейбусы, используемые на маршруте, в соответствии с приложением 1 к настоящему договору на весь срок действия настоящего договора.	4. Перевозчик **в течение всего срока действия договора по итогам конкурса** обязан обновлять автобусы, микроавтобусы, троллейбусы, используемые на маршруте, в соответствии с приложением 1 к настоящему договору на весь срок действия настоящего договора. **Если в течение всего срока договора перевозчик не произвел обновления заявленного в конкурсных предложениях подвижного состава, то он по истечению срока действия договора не должен быть допущен к следующему конкурсу по данным маршрутам.** **Если обновление подвижного состава произведено и перевозчик уведомил об этом Организатора конкурса не менее чем за 60 дней до окончания срока договора, то данный договор автоматически продлевается на следующий конкурсный период, но не менее, чем на 5 лет.** **Если обновление подвижного состава не может быть произведено за счет заемных средств по причине наличия договоров кредитования или лизинга на приобретение новых автобусов или автобусов с меньшими сроками эксплуатации, срок погашения которых превышает срок действия договора по маршрутам, то в этот период Организатор конкурса не должен применять к перевозчику никаких санкций, связанных с досрочным расторжением договора.**	Реализация обновления парка подвижного состава за 2 года практически невозможна вследствие: - отсутствия государственных субсидий; - низкий пассажиропоток на маршрутах; - открытие новых ж/д рейсов в сообщении Семей-Астана и Семей-Караганда; - высокая стоимость новых автобусов (150 тыс. долл. США – 60-80 млн. тенге); - при сроке окупемости в 9-10 лет обновление в течение 2 лет нереально; - низкий тариф, не обеспечивающий своевременное обновление.

Приложение 2 к отчету

Проект типового договора ЦДС

ДОГОВОР№_____

о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управленияработы пассажирского транспорта

г. «_____»

_____ _____201__ год

ТОО «_____», именуемое в дальнейшем «**Организация»**, в лице Директора _____,действующего на основании Устава, с одной стороны, и **ТОО «_____»** в лице Директора _____, действующего на основании Устава, именуемое в дальнейшем **«Перевозчик»**, с другой стороны, далее совместно именуемые «Стороны», а по отдельности «Сторона», заключили настоящий договор об оказании услуг по осуществлению диспетчерского сопровождения, управления и контроля работы пассажирского транспорта (далее по тексту «Договор») онижеследующем:

Основные понятия, используемые в настоящем Договоре:

«ПЕ» - передвижные единицы, включающие: автобусы, микроавтобусы (троллейбусы, трамваи), используемые Перевозчиком на маршрутах города _____ для перевозки пассажиров и багажа, предусмотренные в Приложении №4 к настоящему Договору.

«Рейс» - направление по утвержденной схеме движения от одной конечной остановки до второй и в обратном направлении.

«Диспетчерское сопровождение» – контроль, сопровождение движения ПЕ в соответствии с утвержденными уполномоченным государственным органом плановыми показателями и оперативное регулирование для обеспечения бесперебойного и регулярного движения ПЕ по маршрутам.

«**Автоматизированная система»** - система для определения местоположения стационарных и подвижных объектов по сигналам космических навигационных систем, их мониторинга с целью контроля и слежения за их перемещением по пути следования путем автоматической передачи информации о его местоположении, оперативного управления движением общественного транспорта на основе данной информации, генерирования необходимых отчетных данных.

«Центральная диспетчерская» - структурное подразделение ТОО «_____», оснащенное необходимым персоналом, программным обеспечением и оборудованием для осуществления Диспетчерского сопровождения;

«Помощник водителя (далее – Оборудование)» - оборудование Организации, необходимое для осуществления Диспетчерского сопровождения установленное Организацией на ПЕ Перевозчика в рамках соответствующего Договора.

1. Предмет Договора

1.1. Организация осуществляет Диспетчерское сопровождение, контроль и управление ПЕ на маршрутах, обслуживаемых Перевозчиком посредством автоматизированной системы.

2. Права и обязанности Сторон

2.1. Организация обязана:

2.1.1. Разрабатывать расписания движения автобусов городских и пригородных регулярных маршрутов в соответствии с условиями Конкурсов на право обслуживания маршрутов регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

2.1.2. Обеспечить организацию центральное диспетчерское сопровождение, контроль и управление (далее по тексту «ЦДС»).

2.1.3. Обеспечить связь между водителем ПЕ и ЦДС, с дальнейшим уведомлением Перевозчика;

2.1.3. Провести по согласованному с Перевозчиком графику первоначальное обучение водителей принципам взаимодействия с диспетчерами Организации и работе с Оборудованием с последующей выдачей водителям персонифицированной карточки (далее по тексту «Допуск»). В дальнейшем проводить вышеуказанное обучение по единой программе в отношении вновь устраивающихся на работу к Перевозчику водителей в офисе Организации;

2.1.4. Осуществлять Диспетчерское сопровождение, контроль и управление в соответствии с регламентом, предусмотренным Приложением №2 к настоящему Договору (далее по тексту «Регламент»).

2.1.5. Предоставлять информацию Перевозчику по Диспетчерскому сопровождению в объеме и по форме, предусмотренной Приложением №1 к настоящему Договору;

2.1.6. Выполнять требования и условия по реализации Диспетчерского управления устанавливаемые местным уполномоченным в общественном транспорте органом.

2.1.7. В случае возникновения случаев необходимости утверждения временной схемы маршрута, в том числе изменения конечных точек маршрута, и других случаев, делающих невозможным дальнейшее соблюдение схем маршрута, и требующих фиксацию причин и сроков их возникновения, по заявке Перевозчика организовать и обеспечить явку на место возникновения ситуации ответственного лица Организации, для совместной фиксации причин и сроков возникновения случаев невозможности соблюдение схем маршрута, и дальнейшего принятия решения по разрешению возникшей ситуации.

В случае отказа Перевозчика от направления уполномоченного лица для совместной фиксации причин и сроков возникновения случаев невозможности соблюдение схем маршрута, и дальнейшего принятия решения по разрешению возникшей ситуации, Организация вправе самостоятельно составить акт осмотра, и принять решение по разрешению возникшей ситуации.

2.2. Перевозчик обязан:

2.2.1. Назначить ответственных лиц по взаимодействию с Организацией в целях надлежащего осуществления диспетчерского сопровождения и предоставить копии соответствующих документов о назначении ответственных лиц Организации;

2.2.2. Определить оперативный персонал для непосредственной круглосуточной совместной работы с диспетчерами ЦДС.

2.2.4. Незамедлительно в соответствии с Регламентом, предоставлять в ЦДС Организации сведения обо всех отклонениях от графика выпуска ПЕ;

2.2.5. Обеспечить обязательное выполнение водительским, оперативным, административным персоналом указаний диспетчеров ЦДС Организации, положений Регламента.

2.2.6. Обеспечить прибытие водительского персонала в офис Организации для обучения принципам взаимодействия с диспетчерским сопровождением, контролем и управлением Организации и работе с Оборудованием в соответствии с согласованным с Организацией графиком;

2.2.7. Не допускать к работе на ПЕ водительский персонал не имеющий допуска и обязать использовать персональные карты водителя;

2.2.8. При отключенииОборудования по каким-либо техническим причинам, обязать водителя незамедлительно сообщить об этом диспетчеру Перевозчика по выпуску для дальнейшей передачи информации в ЦДС Организации, в целях оперативного восстановления работоспособности Оборудования;

2.2.9. Строго соблюдать схемы маршрута движения ПЕ, утвержденные уполномоченным государственным органом, за исключением случаев невозможности дальнейшего передвижения ПЕ строго по схеме маршрута.

2.2.10. Не допускать вмешательства в работу Оборудования со стороны водительского персонала, влекущего за собой нарушения его работы.

2.2.11. На каждое уведомление о совершенных на маршрутах Перевозчика нарушениях, предоставлять Организации письменные разъяснения.

2.2.12.Перевозчик обязан предоставлять Организации данные по зачитыванию рейсов и выходов своевременно, в установленные сроки, т.е. до 18-00ч. текущего дня за предыдущий день, согласно установленной формы, за исключением выходных и праздничных дней, по которым информация должна предоставляться в первый рабочий день до 18.00ч.

2.2.13. Стороны договорились о том, что не будут учтены показатели (выход и рейсы) в случае:

- непосещения водителями конечных остановочных пунктов в течении дня;
- самовольного отключения оборудования «помощник-водителя» водителем;
- отсутствия заявок на восстановление работоспособности оборудования в Отдел эксплуатации Организации со стороны предприятий Перевозчика;
-не подтверждения предоставленных заявок;
- схода водителя в середине маршрута с линии в вечернее время, при непосещении конечного пункта;
-необоснованного простоя более установленного времени (15 минут);

-сход подвижной единицы с маршрута по технической неисправности (на ремонт) с дальнейшим заездом в парк;

- нарушения водителем утвержденной схемы движения с дальнейшим непосещением конечного остановочного пункта;

-съезда на заправку с дальнейшим непосещением конечного пункта.2.2.14. Выполнять требования и условия по реализации Диспетчерского управления устанавливаемые местным уполномоченным в общественном транспорте органом.

2.3. Организация имеет право:

2.3.1. Получать своевременно и в полном объеме необходимую, предусмотренную настоящим Договором информацию.

2.4. Перевозчик имеет право:

2.4.1. Получать своевременно в полном объеме информацию, предусмотренную настоящим Договором.

2.4.2. Проверять ход и качество Диспетчерского сопровождения не вмешиваясь в деятельность Организации.

3. Ответственность

3.1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по настоящему Договору Стороны несут ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан и положениями настоящего Договора.

3.2. Организация производит с Перевозчиком сверку о выполнении плановых показателей (регулярности) за месяц по результатам совместного сотрудничества в рамках настоящего Договора не позднее 5 -го числа месяца, следующего за отчетным. Двусторонне подписанный акт по сверке о выполнении плановых показателей служит основанием для оформления справки по регулярности за отчетный период.

3.3.За нарушение условий, предусмотренных подпунктами 2.2.7., 2.2.8. (Самовольное отключение Оборудования), 2.2.12., 2.2.13., 2.2.14. настоящего Договора, Организация имеет право наложить на Перевозчика штраф в размере 2 (двух) месячных расчетных показателей за каждый случай нарушения.

3.4. Стоимость утраченного или поврежденного Перевозчиком Оборудования, начисленный штраф, убытки подлежат оплате Перевозчиком в досудебном порядке, в течение 3 (трех) банковских дней с даты получения от Организации соответствующего письменного требования.

3.5. Организация имеет право удержать сумму штрафов, убытков по настоящему Договору из любых сумм, подлежащих перечислению Перевозчику.

3.6. Оплата штрафа, а также возмещение убытков не освобождает Стороны от исполнения своих обязательств по настоящему Договору.

4. Порядок разрешения споров

4.1. Споры и разногласия, которые могут возникнуть в процессе исполнения настоящего Договора, подлежат урегулированию Сторонами путем переговоров.

4.2.Если в течение 10 (десяти) календарных дней после начала таких переговоров Стороны не могут разрешить спор по настоящему Договору, любая из Сторон может потребовать решения этого вопроса в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан, все споры, разногласия или требования, возникающие из Договора либо в связи с ним, в том числе касающиеся его нарушения, прекращения или недействительности, подлежат окончательному урегулированию в региональном Арбитражном центре Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» согласно его действующему Регламенту. Решение арбитража является окончательным.

5. Форс-мажор

5.1. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по настоящему Договору, если ненадлежащее исполнение Сторонами обязательств вызвано обстоятельствами непреодолимой силы (далее по тексту «Форс-мажор»). Для целей настоящего Договора, Форс-мажор означает исключительно следующие обстоятельства: стихийные бедствия, военные действия, издание государственными органами Республики Казахстан нормативных правовых актов запретительного или ограничительного характера, делающих невозможным исполнение Сторонами своих обязательств по настоящему Договору.

5.2. Сторона, на исполнение обязательств которой влияют обстоятельства непреодолимой силы, обязана в течение 3 (трех) календарных дней с даты начала их действия письменно уведомить об этом другую Сторону. Уведомление должно содержать причинно-следственную связь между фактом наступления обстоятельств непреодолимой силы и неисполнением Стороной обязательств.

При этом к уведомлению прилагается документ, выданный уполномоченным органом Республики Казахстан и подтверждающий факт наступления обстоятельства непреодолимой силы.

Несвоевременное и ненадлежащее уведомление об обстоятельствах непреодолимой силы лишает соответствующую Сторону права на освобождение от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по настоящему Договору.

При прекращении действия обстоятельств непреодолимой силы Сторона, на исполнение обязательств которой они повлияли, обязана письменно уведомить об этом другую Сторону.

5.3. При возникновении обстоятельств непреодолимой силы, срок исполнения Сторонами своих обязательств по настоящему Договору продлевается соразмерно сроку действия обстоятельств непреодолимой силы.

5.4. В случае действия обстоятельства непреодолимой силы свыше 1 (одного) месяца, Стороны должны подписать дополнительное соглашение о дальнейшей судьбе настоящего Договора.

6. Конфиденциальность

6.1. Настоящий Договор, все его приложения и дополнения, а также информация и данные передаваемые Сторонами друг другу по настоящему Договору (кроме информации и данных находящихся в свободном для третьих лиц доступе) являются конфиденциальными (далее по тексту – «Конфиденциальная информация»).

6.2. Передача Конфиденциальной информации третьим лицам, ее опубликование или разглашение любой из Сторон, возможно только с предварительного письменного согласия другой Стороны, а также в случаях предусмотренных действующим законодательством Республики Казахстан.

7. Уведомления

7.1. Все сообщения и уведомления, предусмотренные настоящим Договором, предоставляются Сторонами в письменной форме и рассылаются по адресам, указанным в настоящем Договоре, если не будут предоставлены другие адреса в порядке, установленном настоящим Договором.

7.2. В целях обеспечения оперативности Стороны обмениваются письмами, заявками или уведомлениями путем их направления по электронному адресу сторон, отраженных в пункте 10 Договора (реквизиты). В целях исполнения указанного пункта, уведомление о получении путем отправки по электронной почте, считается надлежащим вручением письма.

7.3. В последующем оригинал направленного письма, заявки и уведомления направляется второй стороне лично под расписку получающей Стороны, или направляются посредством курьерской службы, с подтверждением о получении его адресатом.

8. Срок действия, изменения и порядок расторжения Договора

8.1. Настоящий Договор вступает в силу с момента подписания его Сторонами, действует в течение _____ лет (*в зависимости от срока договора на обслуживание маршрута*) со дня подписания настоящего Договора.

8.2. Все дополнения и изменения к настоящему Договору действительны, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями обеих Сторон, скреплены печатями Сторон.

8.3. Настоящий договор может быть расторгнут досрочно по инициативе одной из Сторон. Сторона, решившая расторгнуть Договор, обязана направить другой стороне письменное уведомление о намерении расторгнуть Договор не позднее, чем за 30 (тридцать) календарных дней до предполагаемой даты расторжения Договора. Течение 30 дневного срока начинается со дня получения второй Стороной уведомления о расторжении Договора. В случае отсутствия ответа второй стороны, договор считается расторгнутым по истечению 30 дневного срока со дня получения второй Стороной уведомления о расторжении Договора

8.4.Расторжение либо прекращение действия настоящего Договора не освобождает Стороны от исполнения обязательств, не исполненных (не завершенных) к моменту такого расторжения (прекращения), и ответственности за нарушение условий настоящего Договора.

9. Прочие условия

9.1. По вопросам, неурегулированным настоящим Договором, Стороны руководствуются действующим законодательством Республики Казахстан.

9.2. Каждая из Сторон настоящего Договора гарантирует, что имеет полное юридическое право и полномочия подписывать и исполнять настоящий Договор.

9.3. Настоящий Договор составлен на русском языке, в 2 (двух) экземплярах по одному для каждой из Сторон, обладающих равной юридической силой.

9.4. Ни одна из Сторон не вправе передавать права и обязанности третьим лицам без письменного согласия другой Стороны.

9.5. Стороны обязуются информировать друг друга об изменении реквизитов, телефонов, адресов в период действия настоящего Договора.

9.6. Термины и определения, предусмотренные настоящим Договором, распространяют свое действие на все приложения к нему.

10. Юридические адреса, банковские реквизиты, печати и подписи Сторон

Организация: **ТОО «_____»** Юридический адрес: **Директор** **_____**	**Перевозчик:** **ТОО «_____»** Юридический адрес **Директор** **_____**

Приложение №1

к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта №_____от_____201___г.

Наряд по выпуску подвижного состава

п/н	Ф.И.О.водителя	выпуск	номер графика	Гос. №	Время выхода			Время окончания смены		Время 1 отстоя	Время 2 отстоя	Место отстоя
					Из гаража	На маршрут	Начальная станция	Сход с маршрута	Заезд в гараж			
					по наряду	по наряду		по наряду	по наряду	по наряду	по наряду	

Список ответственных лиц на_____ (дата/месяц/год)

Ф.И.О.	Должность	Телефон		Режим работы
		рабочий	сотовый	

Список лиц, дежурных в выходные и праздничные дни

Ф.И.О.	Должность	Телефон		Режим работы
		рабочий	сотовый	

Организация
ТОО «_____»
_____

Перевозчик
ТОО «_____»
_____

Приложение №2

к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта №_____от_____2018г.

Регламент

Взаимодействия перевозчиков и ЦДС при управлении движением общественного транспорта.

Взаимоотношения между Организацией и Перевозчиком строятся на основании договоров между ними, реестра маршрутов регулярных городских автомобильных перевозок и багажа (далее Реестр), утвержденного местным уполномоченным в общественном транспорте органом, расписания движения. Любые изменения в плановые параметры маршрутов производятся только на основании письменного распоряжения местного уполномоченного в общественном транспорте органа, либо обновленного Реестра.

Обеспечение бесперебойного регулярного движения общественного транспорта требует от Перевозчика следующих мер:

1. Директор парка

a. Решение организационных вопросов. Приказом назначает ответственных лиц (начальник автоколонны, диспетчер по выпуску, старший диспетчер предприятия, заместитель по эксплуатации, сотрудники Отдела эксплуатации) для работы с ЦДС Организации по внедрению системы управления движением общественного транспорта, а также определяет оперативных работников для непосредственного взаимодействия с диспетчерами ЦДС по управлению движением.

Ежедневно до 20-00 текущего дня за подписью директора предоставлять список ответственных лиц на следующий день, а также на выходные дни отвечающих за процесс управления и контроля движением подвижного состава, с указанием Ф.И.О., номера телефона и режима работы.

В случае, если ответственные лица предприятия ежедневно являются постоянными, список предоставляется один раз с последующим его предоставлением в случае произошедших изменений.

b. Приказом ознакомить весь водительский состав по обязательному выполнению всех распоряжений диспетчеров ЦДС Организации по вопросам управления и урегулирования движением подвижного состава на маршруте. Ознакомление с условиями должно быть письменно подтверждено.

c. Приказом определяет меры воздействия на водителей за нарушения движения и невыполнение распоряжений диспетчера ЦДС Организации.

d. Доведение до сведения всех задействованных ответственных лиц в осуществлении работы на линии и взаимодействия с диспетчерами ЦДС Организации условий данного регламента. Ознакомление с условиями должно быть письменно подтверждено.

e. В случае нарушения условий взаимодействия с ЦДС Организации со стороны ответственных лиц предприятия, принять меры с предоставлением информации о принятых мерах.

2. Старший диспетчер (заместитель по эксплуатации).

a. Практическая помощь диспетчерам ЦДС Организации в устранении причин, мешающих бесперебойному движению по маршруту.

b. обеспечении оперативного выполнения начальниками автоколонн и диспетчерами по выпуску всех распоряжений со стороны диспетчеров ЦДС Организации для организации управления движением подвижного состава на маршруте.

c. Своевременное предоставление ответов на жалобы от пассажиров на работу общественного транспорта и письменные уведомления по всем видам нарушений, направленных от ЦДС в адрес предприятия

d. Своевременное принятие мер по устранению всех видов нарушений и информирования диспетчеров ЦДС о принятых мерах в отношении нарушений со стороны водителей и ответственных лиц, отвечающих за процесс управления и движения подвижного состава.

e. Обеспечение бесперебойной работоспособности оборудования «помощник-водителя» в течении всего рабочего дня.

f. В случае самовольного отключения водителем оборудования «помощник-водителя», незамедлительно принимать меры по восстановлению работоспособности оборудования.

g. При систематических самовольных отключениях принимать меры дисциплинарного и административного воздействия на водителя.

h. Обязать диспетчеров предприятия проводить мониторинг по отключенному оборудованию и своевременной подаче заявок в отдел эксплуатации Организации.

i. Ознакомить с регламентом диспетчеров по выпуску и осуществлять контроль за его выполнением.

j. Проводить работу с начальниками автоколонн по вопросу ознакомления вновь прибывших водителей с данным регламентом по пункту (6).

3. Отдел эксплуатации.

a. Ежедневное до 22-00 текущего дня предоставление в ЦДС Организации Наряда выпуска по каждому маршруту на следующий день в электронной форме (Приложение №2).

b. В случае произошедших изменений в наряде, оперативно предоставить информацию о внесенных изменениях до выхода подвижного состава на линию.

c. Обеспечение расписания движения. В случае изменения расписания, оно вводится в действие не позднее трех суток после согласования его с местным уполномоченным в общественном транспорте органом. Управление движением осуществляется на основе расписания движения.

d. Своевременное информирование заместителя по эксплуатации и начальников автоколонн о нарушениях, отражаемых в отчетах ЦДС по текущей работе маршрута на линии. Помощь в оперативном решении проблемных вопросов по Помощнику водителя (специалист по GPS).

e. При осуществлении специализированных перевозок по распоряжению местного уполномоченного в общественном транспорте органа, предоставить государственные номера подвижных единиц, задействованных в данных перевозках, время начала и окончания работы по заказу. Зачет работы по заказу Организация осуществляет на основании письма местного уполномоченного в общественном транспорте органа и путевого листа.

f. В случае изменений схем движения, после утверждения их в местном уполномоченном в общественном транспорте органе, предоставить схему движения для ввода в систему не позднее трех суток.

4. Диспетчер по выпуску (оперативный работник).

a. Своевременное информирование диспетчера ЦДС обо всех изменениях в наряде на выпуске и в течении дня, с указанием причин замены, заменяемых водителях и подвижном составе.

b. Информирование о количестве подвижного состава, подготовленного к выпуску, фактическом выпуске подвижного состава на каждый маршрут.

c. Контроль за обеспечением водительского состава расписанием соответствующего дня (будний, субботний, воскресный) и строгого его выполнения со стороны водительского состава.

d. Своевременное информирование о задержках выпуска и возможном несвоевременном выпуске отдельных транспортных единиц по маршрутам (с указанием причин). Сведения обо всех отклонениях от графика выпуска в ЦДС передаются незамедлительно. Информирование о заходах и выходах в течении дня.

e. Обязательное оперативное информирование диспетчера ЦДС Организации о заходах и выходах подвижного состава из парка на линию по технической или иных причин (техника, ДТП, болезнь водителя и т.д.)

f. Время выбытия из движения на маршруте в случае ожидания технической .помощи, с указанием места ожидания, а также время устранения неисправности на линии передается диспетчеру ЦДС в оперативном порядке.

g. Выпускает подвижной состав на линию после ремонта или иным причинам, производить после согласования с диспетчером ЦДС времени и места постановки водителя в график.

h. Обязательное проведение мониторинга по выявлению подвижных единиц, с отключенным оборудованием «помощник-водителя» и оперативное принятие мер по выяснению причины отключения и своевременной подачи заявки в отдел эксплуатации Организации для восстановления работоспособности.

i. О затруднении или невозможности движения на маршруте по погодным либо иным причинам незамедлительно сообщать диспетчеру ЦДС Организации.

5. Начальник автоколонны

a. Постоянная доступность по связи с диспетчерами ЦДС для обеспечения оперативности в устранении возникающих проблем на маршруте.

b. Помощь в организации работы маршрута по графикам. Разъяснительная работа с водительским составом о необходимости работы по расписанию и выполнению всех распоряжений диспетчеров ЦДС в части управления движением.

c. Своевременное воздействие на водителей, нарушающих работу на линии.

d. Обеспечение помощи на линии и на выпуске со стороны бригадиров и звеньевых.

e. Обеспечение выхода водителей на выпуск без опозданий и строгого соблюдения выезда на начальную конечную станцию по наряду.

f. Доведение до всего водительского состава о мерах воздействия на нарушителей.

g. Доведение до всего водительского состава о наличии аудиозаписи разговора по ПВ с диспетчерами ЦДС. В случае грубого обращения со стороны водителя, аудиозапись предоставляется как доказательство наушения.

6. Водитель.

a. Водитель обязан работать по утвержденной схеме маршрута и соблюдать график движения.

b. Все распоряжения диспетчера ЦДС Организации по вопросам управления движением на маршруте (выезд с конечного остановочного пункта, урегулирование интервала движения, исключение длительного простоя на промежуточных остановочных пунктах, по изменению схемы движения) обязательны для исполнения.

c. Взаимодействия водителя и диспетчеров ЦДС Организации осуществляются с помощью оборудования «помощник -водителя», с записью всех переговоров

d. Водитель на основании «Памятки водителя» использует оборудование «помощник -водителя».

e. Диспетчер ЦДС Организации дает указания водителю через звуковой блок оборудования «помощник -водителя», на которые водитель в обязательном порядке должен ответить.

f. Обязательное выполнение расписания при работе на маршруте, и выполнение распоряжений диспетчера ЦДУ по регулировке интервала движения.

g. Не допускать необоснованных простоев на конечных и промежуточных остановочных пунктах .

h. Обо всех случаях простоя на линии или выбытия из движения водитель должен сообщить непосредственно диспетчеру ЦДС либо через специально определенных оперативных работников перевозчиков. Без фиксации причины простоя, он будет считаться «самовольным простоем» с применением дисциплинарных мер воздействия.

i. Обязательное своевременное информирование диспетчера по выпуску или начальника автоколонны о чрезвычайных происшествиях, ДТП, изменении маршрута и других случаев, нарушающих работу по расписанию.

j. При отключении оборудования «помощник-водителя» по техническим причинам, водитель обязан незамедлительно сообщить об этом диспетчеру по выпуску, который сообщает об этом в отдел эксплуатации Организации для оперативного восстановления работоспособности системы. В случае отсутствия сообщения о неисправности, случай считается «Самовольным отключением» оборудования, рейс водителю не засчитывается.

k. Обязательно своевременно загружать оборудование «помощник-водителя» при выезде из парка или с отстоя.

Организация осуществляет регулирование ПЕ Перевозчика на маршруте в соответствии с расписанием. Обеспечивает равномерность интервалов движения, это способствует равномерному наполнению салонов, что повышает уровень обилечивания пассажиров. Формирует и отправляет отчеты о работе маршрута по формам предусмотренным Приложением №1. Информирует Перевозчика обо всех выявленных нарушениях (отклонении от расписания, опозданиях, простоях, отключении оборудование «помощник-водителя» и т.п.), т.е. предоставляет информацию, которая позволяет Перевозчику провести организационную работу по совершенствованию своей деятельности.

Осуществляет восстановление регулярности движения диспетчером ЦДС на основании систематической информации о состоянии движения подвижного состава по каждому маршруту.

Для управления движением на маршруте, диспетчер ЦДС пользуется определенным набором приемов, указанных в руководстве по управлению движением (приложение №6)

Организация	**Перевозчик**
ТОО «_____»	**ТОО «_____»**
_____	_____

Приложение №3

к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта

№_____от_____201__г.

№ мар.	Гос.№	Марка	Вместимость	Количество сидячих мест	Наличие дверей	Год выпуска	Привлеченный/ Собственный	Состояние ПЕ (рабочее, длительный ремонт, списание)

Организация
ТОО «_____»
_____

Перевозчик
ТОО «_____»
_____

Приложение №4

к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта

№_____от_____201__г.

Правила эксплуатации установленного оборудования

Перевозчику категорически запрещается вмешиваться в работу устройства, а именно:
– самостоятельно демонтировать устройство;
– самостоятельно, без специалистов Организации, перемещать устройство с места где оно было смонтировано;
– нарушать целостность корпуса устройства и короба, в котором оно находится;
– производить отключение или замену кабеля, менять источник электропитания. Изменять схему электрической цепи устройства, даже частично;
– вскрывать корпус блока предохранителей;
– отключать устройство от источника электропитания (если того не требуют правила техники безопасности);
– создавать искусственные помехи в работе антенны;
– не допускать попадания воды, кислоты, ГСМ и других жидких веществ на устройство

Немедленно поставить в известность Организацию о случаях, если обнаружено следующее:
– визуально видимые повреждения устройства;
– нарушение монтажных креплений устройства;
– повышенный износ и/или обрыв кабеля в цепи электропитания устройства

Организация	**Перевозчик**
ТОО «_____»	**ТОО «_____»**
_____	**_____**

Приложение№5

к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта

№_____от_____201__г.

РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ ДВИЖЕНИЕМ

1. При выбытии подвижной единицы из движения диспетчер может впереди движущийся подвижной состав задержать на 1/3 интервала, а следующий за выбывшим отправить в рейс на 1/3 интервала раньше.
2. При значительном увеличении интервала из-за выбытия подвижных единиц, диспетчер может отправлять их поинтервально. При этом новый интервал рассчитывается делением времени оборотного рейса на количество ПЕ в движении.
3. Подобным образом устанавливается режим движения при увеличении времени рейса из-за тумана, гололеда, снегопада и т.п.
4. При задержке в движении может быть дана команда на нагон опоздания. Команда выполняется за счет сокращения стоянок на остановках и конечных и увеличения скорости движения, с условием соблюдения безопасности движения. Если две и более ПЕ идут слишком близко, передние могут работать несколько остановок только на высадку.
5. Замедление ПЕ осуществляется за счет выдержки его на конечной станции либо замедления скорости движения.
6. При прибытии подвижной единицы с большим опозданием, она может быть отправлена в укороченный рейс для возврата в свой график.

Организация	**Перевозчик**
ТОО «_____»	**ТОО «_____»**
_____	**_____**

Приложение 3 к отчету.

Проект типового договора между оператором электронного билетирования и перевозчиком

Договор
на оказание услуг по обеспечению функционирования и комплексного сопровождения автоматизированной системы оплаты и учета проезда на общественном транспорте

«_____»_____201__ г

ТОО «_____» правообладатель Автоматизированной системой учета и оплаты проезда (ЭЛЕКТРОННОГО БИЛЕТИРОВАНИЯ)**,**именуемый в дальнейшем Оператор, в лице _____. и ТОО _____ именуемый в дальнейшем Перевозчик, в лице _____, действующего на основании _____, с другой стороны, совместно именуемые - Стороны, с целью развития и совершенствования взаимоотношении в сфере пассажирских перевозок общественным транспортом (регион, город, область)заключили настоящий Договор (далее – Договор).

Термины и определения:

Автоматизированная система учета и оплаты проезда (далее - АСУОП)-территориально распределенный аппаратно-программный комплекс, включающий специализированное оборудование транспортных средств и пунктов реализации/активации Транспортных карт, локальные центры обработки информации и региональный центр обработки информации.

Транспортная карта (далее ТК) - микропроцессорная бесконтактная карта стандарта Mifare, позволяющая осуществлять оплату проезда и учет Пассажиров транспортом общего пользования Перевозчика, оснащенным оборудованием АСУОП. ТК является собственностью Оператора АСУОП.

Пассажир - физическое лицо имеющее намерение заключить договор, либо заключившее договор перевозки на наземном транспорте Перевозчика, оснащенным оборудованием АСУОП, по маршрутам Перевозчика, установленным муниципальным образованием.

Активация транспортной карты - операция по установке срока действия Транспортной карты и количества поездок или денежного эквивалента в тенге для проезда с использованием Транспортной карты.

Транзакция - информационный обмен данными между терминалом пополнения, транспортным терминалом и программно-аппаратным комплексом Системы. Транзакция формируется в Системе в результате совершения операции с использованием Транспортной карты и является подтверждением факта совершения Пассажиром операции с использованием Транспортной карты.

Отчетный месяц - календарный месяц.

Декада Отчетного месяца - десять дней календарного месяца.

Информация - информация о совершенных Транзакциях и Активации ТК.

Невыезженные поездки - оплаченные Пассажиром поездки на наземном транспорте Перевозчика, путем приобретении/пополнения ТК, неосуществленные Перевозчиком по основаниям не связанным с неисполнением им своих обязательств перед Пассажиром (например: утеря Пассажиром ТК, истечение срока действия ТК и т.п.).

Контрольно-ревизионное управление (далее КРУ) - структурное подразделение Оператора ответственное за ежедневное совершение действий направленных на полное обеспечение собираемости денежных средств от Пассажиров на каждой транспортной единице Перевозчика (автобусы, микроавтобусы, троллейбусы).

Сервисная служба - структурное подразделение оператора ответственное за совершение действий направленных на круглосуточное и круглогодичное обеспечениеработоспособности АСУОП.

Регламент – нормативный акт регламентирующий деятельность КРУ, Сервисной службы и взаимодействие данных подразделений с Перевозчиком. Настоящий Договор без утвержденных Регламентов недействителен.

УПТ – «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог города акимата»

1. Предмет договора

1.1. По настоящему договоруОператор засобственный счет оснащает наземный транспорт ПеревозчикаоборудованиемАСУОП для применения транспортного приложения транспортной карты.

Перевозчик, возлагая на себя обязанности перед Пассажирами, обязуетсяосуществлять пассажирские перевозки собственным наземным транспортом, оснащеннымоборудованием АСУОП, **для чего наделяет Оператора полномочиями,на возмездной основе, совершать действия, направленные на полное обеспечение собираемости денежных средств от Пассажиров.**

1.2. Стороны совместно утверждают Регламент взаимодействия КРУ и Перевозчика, Сервисной службы и Перевозчика (Приложение № 5 и 6 к настоящемуДоговору), а также, по необходимости, в период действия настоящего Договора, составляютинструкции и прочие документы, которые могут быть востребованы в рамках исполнениянастоящего Договора.

2. Права и обязанности Сторон

Перевозчик обязуется:

2.1. назначить ответственных лиц, отвечающих за оперативное взаимодействие между Сторонами (за технические вопросы оборудования АСОУП, технические вопросы по замене оборудования АСОУП в случае технической неисправности подвижного состава на линии ,финансовые вопросы);

2.2. оказывать услуги перевозки Пассажиров с использованием системы АСУОП, согласно Договора, заключенного с УПТ, и в соответствие с требованиями действующего законодательства РК;

принимать ТК и в дальнейшем Карты банка, а так же другие технологии оплаты, при этом не вправе отказать в их приеме Пассажиру на оборудованных Транспортных средствах Перевозчика.

2.3. принимать денежные средства от Оператора, перечисляемые им за осуществленные пассажирские перевозки в Отчетном месяце;

2.4. предоставлять в соответствие с регламентом информационного взаимодействия (Приложение №1 к настоящему Договору) документы и информацию, необходимые для исполнения Сторонами своих обязательств по Договору;

2.5. при необходимости осуществлять с Оператором промежуточные сверки по количеству осуществленных перевозок пассажиров и их типам/видам;

2.6. принять в эксплуатацию бортовое и диспетчерское оборудование, необходимое для установки на свой подвижной состав (маршрутные транспортные средства) и нести полную материальную ответственность за его сохранность согласно Приложению № ___ ;

2.7. по согласованию с Оператором предоставлять доступ к своим маршрутным транспортным средствам и помещениям сотрудникам Оператора для установки и дальнейшего технического обслуживания бортового и диспетчерского оборудования необходимого для функционирования АСУОП;

2.8. ежемесячно, не позднее пятого числа месяца следующего за Отчетным, подписывать с Оператором Акт (Отчет) выполненных работ/услуг по форме установленной Приложением №2 к настоящему Договору.

Перевозчик имеет право:

2.9. запрашивать и получать у Оператора информацию, необходимую для надлежащего исполнениясвоих обязательств по Договору, в том числе по деятельности КРУ и Сервисной службы;

2.10. осуществлять с Оператором сверки относительно Информации по количеству осуществленных пассажирских перевозок (Транзакций и Активаций);

2.11. по предварительному обязательному уведомлению Оператора заменять транспортные средства, оборудованные АСУОП, используемые для осуществления пассажирских перевозок;

2.12. своевременно получать денежные средства от Оператора за выполненные работы согласно п. 3.2.;

2.13. получать информациюо количестве перевезенных пассажиров и количестве денежных средств, подлежащих перечислению Оператором в срок не позднее 5 числа месяца, следующего за отчетным , оперативную информацию в любое время;

2.14. производить проверку правильности учета перевезенных пассажиров и распределения доходов с привлечением третьих лиц в качестве экспертов;

2.14.1. В случае существенного неисполнения условий данного Договора, выраженного в снижение на 10 (десять) и более процентов в день по сравнению с предыдущим днем количества транзакций и/или выручки по транзакциям по причинам находящимся в компетенции и/или зоне ответственности Оператора, Перевозчик имеет право требования на компенсацию и снижение размера комиссии Оператора.

Оператор обязуется:

2.15. назначить ответственных лиц отвечающих за оперативное взаимодействие между Сторонами;

2.16. исполнять свои обязанности по Договору надлежащим образом в соответствии с условиями Договора:

2.17.осуществлять действия по учету перевозимых Перевозчиком пассажиров по ТК, указанным в Приложении №3 настоящего Договора, в том числе, но не ограничиваясь, распространять (реализовывать) ТК, принимать денежные средства от Пассажиров в счет реализации ТК, активировать их и пополнять, принимать, обрабатывать и хранить Транзакции с Информацией о поездках Пассажиров всех категорий и вести базу данных;

2.18. своевременно и в полном объеме осуществлять все взаиморасчеты с Перевозчиком согласно п.3.2.;

2.19. по окончании каждого Отчетного месяца, не позднее пятого числа месяца, следующего за Отчетным, предоставлять Перевозчику Информацию, заверенную печатью Оператора;

2.20.ежедневно и по итогам месяца предоставлять Перевозчику Информациюдляосуществления взаиморасчетов между Оператором и Перевозчиком, информацию о

Транзакциях льготных категорий граждан и другую информацию по запросу;

2.21.осуществлять выпуск ТК различных типов за собственный счет. Типы ТК карт оформляются в виде Приложения № 3 к настоящему Договору и согласуются с Акиматом;

2.22. обеспечивать наличие и/или функционирование пунктов выдачи и пополнения ТК согласно потребностям Пассажиров;

2.23.в течение 2 (двух)часов с момента получения уведомления от Перевозчика о неисправности бортового и/или диспетчерского оборудования АСУОП, обеспечить работоспособность данного оборудования (ремонт, либо замену);

2.24. обеспечить информационную поддержку о внедрении новой системы (АСОУП) среди населения и регулярно обновлять ее.

2.25. В течение 10 (десяти) рабочих дней предоставлять мотивированный ответ на любые запросы Перевозчика и/или Ассоциации Перевозчиков касающихся данного Договора и его составных частей. В случае не предоставления ответа Перевозчику и/или Ассоциации Перевозчиков в течении 10 (десяти) дней выплачивает Перевозчику и/или Ассоциации Перевозчиков 5 МРП, но всего не более 25 МРП.

2.26. В случае наступления события указанного в пункте 2.14.1. Договора компенсировать Перевозчику в досудебном порядке, в течении 10 рабочих дней со дня наступления события, упущенную выгоду и/или пересмотреть размер комиссии по данному Договору в сторону снижения.

2.27. Ежегодно производить замену 10 (десяти) процентов специализированного оборудования транспортных средств АСУОП установленного на ПЕ Перевозчика на новое. Подтверждается актами замены.

Оператор имеет право:

2.24. любым законным способом привлекать Пассажиров, осуществлять действия для их информирования об услугах Перевозчика его наземным транспортом оснащенным оборудованием АСУОП;

2.25. запрашивать у Перевозчика информацию необходимую для надлежащего исполнения своих обязательств по Договору, а именно информацию о выполненных перевозках по ТК на транспорте общего пользования, оборудованном АСУОП; о реализованных/активированных ТК, а также иную информацию в соответствии с регламентом информационного взаимодействия (Приложение №1 к настоящему Договору);

3. Размер вознаграждения и порядок расчетов

3.1. Денежные средства, полученные Оператором от пассажиров в счет реализации им ТК или их пополнения, перечисляются Оператором Перевозчику по установленному Маслихатом тарифу для Перевозчика (Приложение 3 к настоящему Договору), помноженному на количество осуществленных Перевозчиком перевозок Пассажиров в Отчетном месяце согласно требованиям п. 3.2. настоящего Договора. Размер вознаграждения Оператора по настоящему Договору ежедневно вычитается Оператором из денежных средств, подлежащих перечислению Перевозчику, и составляет:

3.1.1. …% (…. процентов) от перечисленных денежных средств, рассчитанных как количество перевезенных Перевозчиком Пассажиров по транспортным картам помноженного на стоимость одной поездки пассажира в маршрутном транспортном средстве Перевозчика, оборудованного АСУОП, согласно действующему тарифу, включая льготный тариф, утвержденных Маслихатом.

3.2. Взаиморасчеты между Сторонами по настоящему Договору осуществляются Оператором ежемесячно частями, в следующем порядке:

•Оператор перечисляет денежные средства Перевозчику, согласно п. 3.1. настоящего Договора, за осуществленные Перевозчиком перевозки Пассажиров за отчетный день, не позднее 2-го (второго) банковского дня следующего за отчетным днем в будние дни;

• Оператор в последний рабочий день перед выходными или праздничными днями перечисляет Перевозчику Депозит в размере среднего дохода за выходные дни . В случае превышения или уменьшения перечисленной суммы Депозита над фактической выручкой за выходные дни , в следующий рабочий день производится перерасчет.

•Окончательный расчет производится Сторонами не позднее пятого банковского дня месяца, следующего за Отчетным, в соответствии с Актом (Отчетом) выполненных работ/услуг;

3.3. В случае, если по истечении 10 (Десяти) календарных дней со дня получения от Оператора Акта (Отчета) выполненных работ/услуг в соответствии с п. 2.8. настоящего Договора Перевозчик не передал Оператору подписанный со своей стороны Акт (Отчет) выполненных работ/услуг, либо мотивированный отказ, Стороны считают оказанные услуги и поручение принятыми Перевозчиком и подлежащими оплате в полном объеме.

3.4. В случае получения от Перевозчика мотивированного отказа от подписания Акта (Отчета), Стороны обязуются рассмотреть такой отказ и принять решение относительно Информации, по которой возникли разногласия. В случае если Стороны не смогут согласовать Информацию, по которой возникли разногласия, то возникшие разногласия урегулируются Сторонами в порядке, установленном п.п. 7.3, 7.4 настоящего Договора.

4. Ответственность

4.1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по настоящему Договору Стороны несут ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан и положениями настоящего Договора.

4.2. Оператор несет ответственность за нарушение сроков перечисления денежных средств в счет оплаты вознаграждения Перевозчика (п. 3.2.) в виде пени в размере 0,3% ставки рефинасирования Нацбанка РК, от неперечисленной в срок денежной суммы за каждый день просрочки.

4.3.В случае расторжения настоящего Договора по инициативе Перевозчика, Перевозчик выплачивает Оператору компенсацию. Размер компенсации определен Сторонами как:

• Сумма понесенных расходов Оператора по оснащению и демонтажуназемного транспорта Перевозчика оборудованием АСУОП и расходов по установке центрального оборудования транспортного процессинга у Оператора.

• Размер компенсации рассчитывается как среднемесячный объем денежных средств, отражаемый в Актах (Отчетах) выполненных работ за последние три месяца, до даты расторжения настоящего Договора помноженный на 3 календарных месяца с момента уведомления Оператора о желании расторгнуть Договор. Компенсация выплачивается Перевозчиком до момента расторжения Договора, в течение пяти банковских дней с момента предъявления об этом требования Оператора.

4.3.1. В случае систематического наступления событий указанных в пункте 2.14.1 (более 3 раз за последние 180 дней) расторжение настоящего Договора по инициативе Перевозчика производится без возмещения каких либо затрат Оператору.

4.4. за не предоставление, несвоевременное предоставление Информации, в виде штрафа за каждый день просрочки в размере 5МРП , но не более 25МРП.

4.5. В случае расторжения данного Договора стороны обязуются произвести все взаиморасчеты по настоящему Договору не позднее 10-ти (Десяти) банковских дней с момента подписания сторонами соглашения о расторжении Договора.

4.6. В случае выхода из строя оборудования АСУОП, установленного на транспортном средстве Перевозчика, Перевозчик немедленно информирует Оператора о таком факте и осуществляет перевозку Пассажиров с учетом п.п. 2.23настоящего Договора. Снятие с маршрута такого транспортного средства не допускается, все ремонтно-восстановительные работы вышедшего из строя оборудования АСУОП производятся Оператором во время регламентной стоянки данного транспортного средства.До восстановления работоспособности оборудования АСУОП Перевозчик осуществляет перевозку Пассажиров в порядке, установленном для Перевозчика до внедрения АСУОП.

5. Срок действия договора

5.1.Настоящий Договор вступает в силу со дня его подписания и действует

5.2.Договор может быть пролонгирован по согласованию Сторон за 30 (Тридцать) календарных дней до окончания срока его действия.

5.3.Настоящий Договор может быть расторгнут досрочно только в следующих случаях:

– по соглашению Сторон;

– в случае прекращения деятельности Перевозчика в отношении осуществления пассажирских перевозок в г Алматы ;

– по решению суда.

6. Форс-мажор

6.1. Стороны не несут ответственности за полное или частичное неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по настоящему Договору в случае, если это неисполнение было вызвано обстоятельствами непреодолимой силы (форс-мажор), которые определяются в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

6.2. При возникновении форс-мажорных обстоятельств срок выполнения Сторонами своих обязательств по настоящему Договору соответственно отодвигается на период, в течение которого действовали такие обстоятельства и их последствия.

6.3. В случае возникновения форс-мажорных обстоятельств, Сторона, подвергшаяся их воздействию, в разумный срок в письменной форме уведомляет об этом другую Сторону. Уведомление должно содержать информацию о характере обстоятельств и предполагаемом сроке их действия, а также оценку их воздействия на выполнение Стороной своих обязательств по настоящему Договору.

6.4. В случае прекращения действия обстоятельств, указанных в п. 6.1. настоящего Договора, соответствующая Сторона уведомляет об этом другую Сторону в течение 5 (Пяти) дней. В уведомлении должно быть указано, в течение какого периода возможно возобновление выполнения обязательств по настоящему Договору.

6.5. Если форс-мажорные обстоятельства и/или их последствия будут действовать более 6 (Шести) месяцев или если в момент их возникновения станет очевидно, что они продлятся более этого срока, Стороны в кратчайшее время должны провести переговоры по выявлению приемлемых альтернативных путей выполнения настоящего Договора.

7. Прочие условия

7.1. Стороны не вправе разглашать конфиденциальные сведения производственного и коммерческого характера, которые стали им известны в процессе совместной деятельности.

7.2. Стороны оказывают друг другу содействие в охране исключительных прав и в защите от недобросовестной конкуренции сторонних организаций.

7.3. Споры и разногласия, касающиеся настоящего Договора, решаются путем переговоров.

7.4. При невозможности урегулирования споров путем переговоров Стороны вправе обратиться в судебные органы Республики Казахстан.

7.5. Во всем ином, чтоне нашло отражения в настоящем Договоре, Стороны руководствуются действующим законодательством Республики Казахстан .

7.6. Стороны прилагают все возможные усилия и применяют действия, не противоречащие законодательству РК, для урегулирования любых вопросов, связанных с обеспечением экономической эффективности пассажирских перевозок с использованием АСУОП.

8. Заключительные положения

8.1. Стороны установили, что названия глав (статей) настоящего Договора предназначены исключительно для удобства пользования текстом настоящего Договора и буквального юридического толкования не имеют.

8.2. Все изменения и дополнения к настоящему Договору действительны только в том случае, если они оформлены в письменном виде и подписаны уполномоченными представителями Сторон.

8.3. Все Приложения к настоящему Договору являются его неотъемлемой частью.

8.4. Настоящий Договор составлен в двух подлинных экземплярах, имеющих одинаковую силу, по одному экземпляру для каждой из Сторон.

Приложения:

1. Приложение № 1 - Регламент информационного взаимодействия.
2. Приложение № 2 - Форма Акта (Отчета) выполненных работ.
3. Приложение № 3 – Транспортное приложение общественного наземного транспорта и транспортные карты.
4. Приложение №5 – Регламент работы КРС и его взаимодействия с Перевозчиком
5. Приложение №6 – Регламент работы Сервисной службы и порядок взаимодействия с Перевозчиком

Оператор	**Перевозчик**
_____	_____
Реквизиты:	
_____/_____/	_____/_____/

Приложение №1

к Договору №_____
от «__»_____201__ г.

РЕГЛАМЕНТ
информационного взаимодействия между Оператором и Перевозчиком

Регламент информационного взаимодействия между Оператором и Перевозчиком регламентирует обмен информацией в отношении перевозок Пассажиров транспортом общего пользования, оборудованным АСУОП,определяет электронный документооборот между Перевозчиком, осуществляющим на территории муниципального образования перевозки Пассажиров транспортом общего пользования, оборудованным АСУОП и процессинговым центром (далее – ПЦ) Оператора.

Целью данного Регламента является обмен информацией для организации учета перевозок Пассажиров на транспорте общего пользования, оборудованном АСУОП по Транспортным картам (ТК).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Выполнение настоящего Регламента в полном объеме является обязательным для Перевозчика и Оператора.

2. СТОРОНЫ ОБЕСПЕЧИВАЮТ.

Оператор обеспечивает:

ведение справочников (реестров) оборудования реализации/активации Транспортных карт, обеспечивая уникальность кода записи справочника;

ведение справочников (реестров) устройств контроля оплаты проезда (терминалов кондуктора/водителя и других), обеспечивая уникальность кода записи справочника;

ведение реестра полученных ТК (в том числе возвращенных, реализованных и активированных ТК);

ведение реестра не подлежащих обслуживанию ТК (далее - Стоп-лист);

ежедневно обработку полученных от Перевозчика данных о выполненных перевозках по ТК на транспорте общего пользования, оборудованном АСУОП;

ежедневно обработку полученных от Перевозчика данных о реализованных/активированных ТК1, и информации о ТК1, поставленных Перевозчиком в Стоп-лист;

ведение справочника (реестра) причин постановки в Стоп-лист;

ежедневно формирование и передачу Перевозчику данных Стоп-листа по ТК;

формирование и отправку уведомлений о регистрации/обработке полученных данных, с указанием кода результата регистрации/обработки (сверка полученных данных);

ведение документооборота включающего в себя:

подтверждение корректности и целостности полученной информации от Перевозчика по «Форме проверка данных»;

информирование Перевозчика в случае получения данных, не соответствующих форматам (Приложение №4);

расчет и распределение между Сторонами средств, полученных Оператором и Перевозчиком от активации ТК в соответствии с действующим договором.

Перевозчик обеспечивает:

ведение справочников (реестров) обслуживаемых маршрутов, остановок, регионов, населенных пунктов, обеспечивающих уникальность кода записи справочника;

ежедневный сбор и подготовку для передачи в ПЦ данных о реализованных или активированных ТК1;

передачу в ПЦ подготовленных к передаче данных. Передача всей информации, подлежащей обработке, должна быть произведена не позднее 2-го дня месяца, следующего за отчетным календарным месяцем;

предоставление данных о выполненных перевозках по ТК на транспорте общего пользования, оборудованного АСУОП и об активированных ТК1, не вошедших в отчетный период, не позднее 3-х месяцев с даты выполненных перевозках по ТК, либо даты активации ТК1;

ведение документооборота включающего в себя:

подтверждение корректности и целостности полученной информации от Оператора о полученных данных по форме «проверка данных»;

информирование ПЦ в случае получения данных, не соответствующих форматам (Приложение №4) и другую информацию (Приложение №5).

3. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБМЕНА, СПОСОБЫ И СРОКИ

3.1. Обмен информацией между Перевозчиком и Оператором производится в автоматическом или автоматизированном режиме по каналам связи.

3.2. Стороны определяют уполномоченных лиц по организации обмена данными между Оператором и Перевозчиком. Стороны информируют друг друга о контактных данных, уполномоченных лицах, направив другой Стороне письмо по установленной форме (Приложение № 1 к Регламенту).

3.3. При необходимости передачи данных на электронном носителе (CD-диске, DVD-диске, USB-диске), данные передаются между Сторонами с сопроводительным письмом, оформленным по установленной форме (Приложение № 2 к Регламенту).

3.4. К обработке Оператором принимаются только данные, сформированные с использованием зарегистрированных в Процессинговом центре устройств АСКОП и зарегистрированных в Процессинговым центре ТК, при условии заполнения всех обязательных информационных полей. При обработке записи, не соответствующей приведенному в настоящем пункте требованию, формируется код соответствующей ошибки.

3.5. Время передачи Перевозчиком информации **за отчетный день** для обработки в ПЦ информации - до 11 часов 00 минут местного времени, **следующего за отчетным днем**. Информация, поступившая после этого времени, будет считаться поступившей на следующий рабочий день после даты передачи в Процессинговый центр. Сутки в системе начинают отсчитываться от 3 часов ночи текущих астрономических суток и заканчиваются в 3 часа следующих.

3.6. В случае длительной (более 2 дней) технической невозможности передачи/приема данных, Сторона, не имеющая возможности осуществлять обмен данными, письменно извещает другую Сторону, и Стороны производят обмен информацией на электронном носителе (CD-диске, DVD-диске, USB-диске) с сопроводительным письмом, оформленным по установленной форме (Приложение № 2 к Регламенту).

3.7. После составления всех необходимых отчетов, они подаются в виде распечатанного отчета генеральному директору транспортного предприятия – Перевозчику. Генеральный директор заверяет этот документ своей подписью и печатью, поскольку суммы, отображенные в представленном отчете, являются основанием для банковских операций по расчетам перечислений комиссий предприятию-перевозчику и продавцам билетной продукции.

3.8. Стороны составляют и подписывают Акт обмена данными, за предыдущий Отчетный период (месяц/декада), который оформляется по установленной форме (Приложение № 4 к Регламенту). Не позднее третьего рабочего дня месяца, следующего заОтчетным, Стороны составляют и подписывают Акт (Отчет) выполненных работ (услуг) за отчетный месяц, который оформляется по установленной форме (Приложение № 2 к Договору).

4. ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ СПРАВОЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ

4.1. Перевозчик передает в ПЦ не позднее трех дней после подписания настоящего регламента Справочники (реестры) маршрутов, населенных пунктов и остановок. Справочники: Сотрудники, Должности, Транспортные средства (ТС), Марки ТС, Типы ТС, Административные коды, Маршрутная сеть, Остановки, Маршруты/схемы/тарифы/расстояния. Данные информационные материалы представляются в письменном виде, заверенные подписью ответственного лица Перевозчика и печатью.

4.2 Обновления Справочников (реестров) могут быть частичными - внесение изменений с момента последнего формирования списка, или полными - для выверки Справочников между Сторонами. Периодичность полного обновления Справочников согласовывается Сторонами в рабочем порядке.

4.3 Обновления Справочников (реестров) должны происходить раньше передачи данных, ссылающихся на внесенные/измененные записи Справочников.

5. ДЕЙСТВИЯ СТОРОН В СЛУЧАЕ ВОЗМОЖНЫХ СБОЕВ В РАБОТЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ И ИЗМЕНЕНИЯХ.

5.1. В случае возможных сбоев в работе информационных систем, Сторона, в работе системы которой обнаружен сбой, информирует другую в рамках документооборота Сторону о невозможности исполнения настоящего Регламента с указанием предположительного времени устранения неполадок. При устранении неполадок противоположная Сторона информируется о готовности к работе.

5.2. Если в результате сбоя в работе информационной системы произошла потеря информации, восстановление которой без участия второй Стороны не возможна, Стороны разрабатывают, согласовывают и выполняют план мероприятий по ее восстановлению, включая повторную передачу информации.

5.3. По письменному запросу одной из Сторон и при наличии технической возможности информация может передаваться в закодированном виде запрошенным способом, в том числе, с использованием почтовых ящиков электронной почты третьих лиц, файловых серверов третьих лиц, WEB-серверов третьих лиц и через электронные носители информации третьих лиц (Приложение №3).

Оператор:	**Перевозчик:**
_____(_____)	_____(_____)
МП	МП

Приложение №1
к Регламенту

Форма информации о контактных данных уполномоченных лиц

Дата_____

Направляем Вам контактную информацию лиц, уполномоченных для проведенияэлектронного документооборота, от имени *Сторона*_____

Ф.И.О.	**Должность**	**Контактный телефон**	**E-mail**	**Факс**

Руководитель *расшифровка подписи*
МП

Форму утверждаем:

Оператор:

_____(_____)
МП

Перевозчик:

_____(_____)
МП

Приложение №2
к Регламенту

Форма сопроводительного письма при обмене информацией

Дата_____

Направляем Вам данные *назначение информации, например: о перевозках пассажиров по транспортным картам, данные ореализованных/активированных транспортных картах*
с_____ по_____

№п/п	Имя файла	Количество записей

Уполномоченное лицо *расшифровка подписи*

Форму утверждаем:

Оператор:

_____(_____)
МП

Перевозчик:

_____(_____)
МП

Приложение №3
к Регламенту

Форма письма для сообщения адреса электронной почты, необходимого для обмена данными

Дата_____

Направляем Вам контактные данные, используемые _____ *Сторона* _____ дляобмена данными между О*ператоромиПеревозчиком.*

Адрес электронной почты:
Факс:
Почтовый адрес:
Телефон (для справок):

Руководитель *расшифровка подписи*

МП

Форму утверждаем:

Оператор:	**Перевозчик:**
_____(_____)	_____(_____)
МП	МП

Приложение №4 к Регламенту

Форма Акта обмена данными за предыдущий Отчетный период (декада/месяц) за _____**20___ года**

Город _____ « »_____20___

Оператор в лице _____, действующего на основании _____ с одной Стороны и Перевозчик в лице _____, действующего на основании _____, с другой Стороны составили настоящий Акт о том, что за период с _____ по _____

Сторонами был произведен обмен следующей информацией:

Передающая Сторона	**Название информационного файла**

Руководитель *расшифровка подписи*
МП

Руководитель *расшифровка подписи*
МП

Форму утверждаем:

Оператор:

_____(_____)
МП

Перевозчик:

_____(_____)
МП

Приложение №5
к Регламенту

Форма сопроводительного письма при обмене информацией

Дата_____

Направляем Вам данные *назначение информации, например: об изменении справочников обслуживаемых маршрутов, остановок и т.д. с ___дата_____*
_____

Уполномоченное лицо *расшифровка подписи*

Форму утверждаем:

Оператор:	**Перевозчик:**
_____(_____)	_____(_____)
МП	МП

Приложение № 2

к Договору № _____ от _____ 201__ г.

Форма акта (Отчета) выполненных работ

АКТ (Отчет) № _____
выполненных работ (услуг)

по договору № _____ от «___»_____20__г.
« __ » _____ 20__ г.

Мы, нижеподписавшиеся, **_____,** далее именуемое **Оператор**, в лице _____, действующего на основании _____, с одной стороны, и _____, далее именуемое **Перевозчик,** в лице _____, действующего на основании _____, с другой стороны, составили настоящий Акт о том, что по договору № _____ за период с «__»_____20__г. по «__»_____20__г. обязательства Оператора выполнены в необходимом объеме и соответствуют условиям вышеуказанного договора, а именно им было привлечено нижеуказанное количество Пассажиров:

Количество перевезённых пассажиров (ед.)	Стоимость одной перевозки (тенге)	Общая стоимость всех перевозок (тенге)	Вознаграждение Оператора - 10% (тенге)

Стороны не имеют друг к другу никаких финансовых, материальных и иных претензий.

Настоящий Акт составлен в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному для каждой из сторон.

Оператор: **Перевозчик:**

_____/_____/ _____/ _____/

М.П. М.П.

Приложение № 3

к Договору № __________ от _____

- Тарифы и стоимость Социальной Транспортной Карты (СТК), Социальной Транспортной Карты Учащегося (СТКУ) и Социальной Транспортной Карты Студента (СТКС) определяются отдельным соглашением по дополнительному согласованию с Акиматом

Оператор: **Перевозчик:**

_____/_____/ _____/_____/

М.П. М.П

Приложение 4
к отчету

Типовое положение о контрольно-техническом пункте

1. Общие положения

1.1. Настоящее Положение устанавливает требования к контрольно-техническому пункту, его материально-технической базе, перечню операций осмотра технического состояния транспортных средств.

1.2. Контроль проводится для предупреждения допуска к работе технически неисправных транспортных средств.

1.3. Ответственность за организацию работы контрольно-технического пункта возлагается на главного инженера предприятия, хозяйства.

1.4. При временном закреплении транспортных средств за отдельными производственными участками ответственность за техническое состояние возлагается на руководителей этих участков

2. Требования к контрольно-техническому пункту и его материально-технической базе

2.1. Контрольно-технический пункт (КТП) организуется при машинных дворах, гаражах, автотранспортных предприятиях и других местах хранения техники.

2.2. Контрольно-технический пункт должен состоять из помещения для механика, площадки с твердым покрытием для проверки в действии тормозной системы, осмотровой ямы, а также ворот для въезда и выезда техники.

2.3. В помещении механика должно быть:

перечень всех транспортных средств, находящихся на учете в предприятии;

график работы транспортных средств по времени суток, утвержденный руководителем предприятия;

операционно-технологические карты осмотра транспортных средств;

образцы оформления путевых листов, журнал механика (приложение1);

шкаф для размещения в нем набора инструмента и приспособлений (приложение 2);

стол, стул, канцелярские принадлежности и часы;

средства для информации водителей и механизаторов о неблагоприятных погодных условиях;

должностная инструкция механика контрольно-технического пункта;

отопление и освещение.

2.4. На КТП проверяется наличие удостоверения на право управления транспортным средством, путевые листы и другая документация. При обнаружении отклонений транспортное средство задерживается. О неисправностях и неточностях в записи механик делает отметку в журнале (приложение 1).

2.5. Механик КТП организует техническую помощь, а при необходимости – буксировку транспортного средства на место стоянки, при получении сообщения о неисправности транспортного средства на линии устанавливает причину неисправности, определяет характер и объем ремонтных работ.

2.6. При возврате транспортного средства с внешними повреждениями на КТП составляется акт по форме (приложение 3). Он представляется на утверждение главному инженеру хозяйства и является основанием для предъявления материального иска к виновнику. Факт повреждения транспортного средства сообщается в ГАИ.

3. Контроль за техническим состоянием транспортныхсредств на КТП

3.1. В процессе осмотра транспортных средств на контрольно-техническом пункте механик проверяет:

комплектность транспортного средства, его состояние, внешний вид облицовки радиатора, кузова (кабины и платформы);

отсутствие подтекания масла, топлива, воды, тормозной жидкости;

состояние рулевых тяг и шаровых соединений, тросов, шлангов, трубопроводов, тормозов, рамы и рессор, шин, сцепного устройства, освещения и работы стеклоочистителей;

наличие и комплектность аптечки, огнетушителя, знака аварийной остановки, средств индивидуальной защиты водителей при перевозке опасных и вредных веществ специальными автомашинами.

3.2. На транспортных средствах для перевозки легковоспламеняющихся веществ проверяется наличие двух пенных огнетушителей, ящика с песком, лопаты и кошмы, исправность заземления и металлизации шлангов.

3.3. На транспортных средствах для перевозки людей проверяется отсутствие посторонних предметов в салоне кузова, исправность освещения, правильность закрепления скамеек, исправность замков дверей и люков, наличие лесенки, а также установка двухсторонней сигнализации.

3.4. По тормозной системе проверяется:

эффективность торможения транспортного средства и прицепа;

равномерность торможения всех колес;

герметичность пневматической и гидравлической системы тормозов;

работа манометра системы конструкции завода-изготовителя;

работа стояночного тормоза.

3.5. По рулевому управлению проверяется:

величина люфта рулевого колеса;

легкость вращения рулевого колеса;

надежность крепления колонки рулевого колеса, картера рулевого механизма и шплинтовки мест соединения деталей;

работа гидроусилителя руля.

3.6. По шинам проверяются:

износ протектора;

соответствие шин по размеру и допустимой нагрузке;

целостность протектора;

сходимость управляемых колес;

надежность закрепления колес на ступице;

давление в шинах;

наличие инородных предметов между сдвоенными шинами.

3.7. По двигателю и трансмиссии проверяются:

соответствие двигателя конструкции завода-изготовителя;

содержание СО или дымность;

исправность глушителя;

герметичность топливной системы;

легкость включения передачи КПП без затруднений и шума, самопроизвольного выключения передач и пробуксовки сцепления;

приспособления для подавления помех радиоприемнику;

вибрация и крепление карданной передачи.

3.8. По другим элементам конструкции проверяются:

пломбы спидометрового оборудования;

тягово-сцепные и опорно-сцепные устройства автомобилей-тягачей и прицепных звеньев, а также предусмотренных их конструкцией страховочные тросы;

работоспособность замков дверей, запоры бортов аварийных выходов;

наличие зеркала заднего вида, звуковой сигнал;

установка предметов декоративного оборудования, уменьшающих обзорность с места водителя;

стеклоочистителя и омывателя стекол;

внешние и внутренние световые приборы.

3.9. При направлении транспортных средств в командировку более суток на КТП дополнительно проверяются:

исправность замков дверей кабины или кузова;

исправность запоров бортов грузовой платформы;

работа механизма регулировки положения сидения водителя;

аварийные выходы и устройства приведения их в действие;

работа сигнала аварийной остановки или наличие знака аварийной остановки;

работа устройства обогрева и обдува ветрового стекла;

наличие грязезащитных фартуков и брызговиков;

противооткатные устройства (не менее двух);

исправность стеклоомывателей и стеклоочистителей;

наличие буксировочного троса, шансового инструмента и других средств, предусмотренных при перевозке грузов.

Приложение 1
к Типовому положению о КТП

Журнал механика

N п/п	Государственный номер транспортного средства	Фамилия водителя	Марка транспортного средства	Время выезда		Техническое состояние транспортного средства и прицепа	Показания спидометра при выезде	Время возврата		Техническое состояние транспортного средства и прицепа	Показания спидометра при возвращении	Остаток горючего	Особые отметки	Подпись механика
				По графику	фактически, ч, мин			По графику	фактически, ч, мин					
1	2	3	4	5		6	7	8		9	10	11	12	13

Приложение 2
к Типовому положению о КТП

Перечень оборудования и инструментов, необходимых для работы контрольно-технического пункта

№ п/п	Наименование	Количество	Шифр, ГОСТ
1	Прибор для проверки рулевого управления	1	НИИАТ К-432
2	Манометр шинный	1	458
3	Стетоскоп	1	КИ-1164
4	Переносная лампа с длинным шнуром или переносной фонарь со щелочным аккумулятором	1	
5	Молоток 200 г с рукояткой 250 мм	1	ГОСТ 2310
6	Линейка для проверки схождения передних колес	1	2182
7	Газоанализатор	1	
8	Набор специальных щупов	1	
9	Рулетка (мерная линейка)	1	

Приложение 3
к Типовому положению о КТП

АКТ №_____
учета повреждений транспортных средств
“_____” _____ 19 ___ г.

Комиссия в составе _____
_____ механика _____
_____ водителя составила настоящий акт в том, что при возврате транспортного средства марки _____ гос.номер _____ _____ при наружном осмотре его обнаружены следующие повреждения:

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Повреждение (авария) произошло под управлением водителя _____ и оформлено _____ _____
(контрольно-технический пункт)

Механик _____ ( )
Водитель _____ ( )
_____ ( )

С актом согласен. Приступить к ремонту разрешаю.
Инженер по БД _____

Приложение 5
к отчёту
Проект

Типовой договор аренды автобуса между победителем конкурса на регулярные перевозки пассажиров по маршрутам и собственником автобуса (ов) или микроавтобуса(ов)

№_____

г. _____ «____» _____ 20__ г.

_____, именуемый в дальнейшем «Арендодатель», являющийся собственником автобуса, действующий на основании_____ , с одной стороны, и ТОО или ИП «_____», именуемое в дальнейшем «Арендатор», в лице Директора _____, действующего на основании Устава, с другой стороны, далее совместно именуемые «Стороны», заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1. Арендодатель в целях осуществления регулярных перевозок пассажиров передает Арендатору во временное владение и пользование принадлежащий ему на праве личной собственности автомобиль, марки «_____», тех.паспорт серии_____, год выпуска_____, цвет_____, двигатель №_____, шасси №_____, гос. номер_____, (далее - «Автомобиль»), а Арендатор эксплуатирует и осуществляет перевозку пассажиров по регулярным маршрутам, определенным настоящим Договором.

2. Обязательство сторон:

2.1. Арендодатель обязуется:

а)передать Арендатору во временное пользование Автомобиль в технически исправном состоянии;

б)оплатить транспортный налог;

в) выполнять иные действия, определенные настоящим Договором.

2.2. Арендатор обязуется:

а) использовать Автомобиль строго по целевому назначению на обслуживание регулярного маршрута;

б) не передавать право пользования Автомобилем третьим лицам без письменного соглашения Арендодателя;

в) своевременно уплачивать арендную плату.

г) выполнять иные действия, определенные настоящим Договором.

3. Особые условия

3.1. Сбор и получение доходов

3.1.1. Доходы от перевозки пассажиров на Автомобиле является доходом Арендатора и сдаются в полном объеме в кассу Арендатору;

3.1.2. Арендатор ежедневно принимает наличную выручку и выдаёт чек;

3.1.3. Арендатор обязан осуществлять контроль за соблюдением сбора и получения дохода на маршруте;

3.2. Страхование гражданско - правовой ответственности

3.2.1. Страхование гражданско - правовой ответственности владельца транспортных средств и перевозчика перед пассажирами на период аренды производится Арендатором на своё имя;

3.2.2.Гражданско-правовую ответственность владельца транспортных средств и перевозчика перед пассажирами в случае дорожно-транспортного происшествия несёт Арендатор;

3.2.3. Арендатор своевременно вносит изменения в страховой договор в случае замены Автомобиля.

3.3. Безопасность дорожного движения и качества транспортных услуг

3.3.1. Ответственность за безопасность дорожного движения в соответствии с законодательством РК и оказание транспортных услуг населению на указанном Автомобиле несёт Арендатор.

3.4. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт

3.4.1. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт Автомобиля производится в соответствии с требованиями законодательства РК Арендатором.

4. Срок аренды

4.1. Арендатор принимает Автомобиль в пользование сроком на _____

(срок аренды автобусов должен соответствовать сроку действия Свидетельства на обслуживание маршрута в соответствии с условием Конкурса)

4.2. Арендодатель приступает к оказанию услуг Арендатору по использованию и обслуживанию Автомобиля с даты подписания настоящего Договора.

5. Размер арендной платы

5.1. За пользование Автомобилем и оказываемые Арендодателем услуги по обслуживанию Автомобиля Арендатор уплачивает Арендодателю арендную плату в размере _____ тенге в месяц с удержанием из нее налогов и других обязательных платежей в бюджет, установленных действующим налоговым законодательством.

6. Ответственность Сторон:

6.1. Арендатор возмещает Арендодателю ущерб, причиненный хищением или гибелью Автомобиля по его вине, включая претензии третьих лиц.

6.2. За несвоевременное внесение арендной платы Арендатор уплачивает Арендодателю пеню в размере ____ %за каждый день просрочки, но не более _____ от общей просроченной суммы.

7. Общие положения

7.1. Изменения и дополнения к настоящему договору считаются действительными лишь в том случае, если они подписаны уполномоченными представителями Сторон.

7.2. Споры Сторон между собой и с третьими лицами разрешаются путем переговоров, а при недостижении согласия подлежат рассмотрению в суде.

7.3. Настоящий Договор составлен в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному для каждой из Сторон.

8. Приложения:

1. Копия удостоверения личности Арендодателя.
2. Копия свидетельства налогоплательщика Арендодателя.

9. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА, БАНКОВСКИЕ И ИНЫЕ РЕКВИЗИТЫ И ПОДПИСИ СТОРОН

Арендодатель	**Арендатор**
_____	_____
_____	_____
_____	_____