

ПРОТОКОЛ № 1

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 4
«Исследование состояния автотранспортных перевозок пассажиров в международном и межобластном сообщениях, анализ путей развития и разработка рекомендаций по решению проблем», выполняемой Союзом автотранспортников РК (КАО)

г. Нур-Султан

17 августа 2020 г.

Присутствовали:

1. **Лавриненко Ю.И.**, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. **Мукушев К.К.**, заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»
3. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
4. **Аманбаев С.Ш.**, генеральный директор КАО
5. **Алдабергенов Б.М.**, заместитель генерального директора КАО
6. **Бекмагамбетова Г.М.**, директор ТОО «KAZAUTOCERT»
7. **Жайсанова И.А.**, председатель Ассоциации пассажирских перевозчиков автотранспорта РК

Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 4
«Исследование состояния автотранспортных перевозок пассажиров в международном и межобластном сообщениях, анализ путей развития и разработка рекомендаций по решению проблем», выполняемой Союзом автотранспортников РК за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Выступили:

Аманбаев С.Ш. Проведен опрос представителей отрасли по 15 регионам. В сентябре будет изучена ситуация о международных пассажирских перевозках из Кыргызстана и Узбекистана в другие страны СНГ, которые реализуются под видом нерегулярных перевозок. Официальный учет по таким перевозкам отсутствует. В этом сегменте происходит частые нарушения безопасности движения и дорожно-транспортные нарушения. Требуется изучения в этой ситуации способы осуществления этих перевозок, какие потоки, количество техники и т.д. для представления в исследовании.

В работе будут предложены новые методы организации пассажирских перевозок. В 2019 г. МИИР РК дал заключение о передаче государственных функций по организации межобластных и международных автобусных перевозок в конкурентную среду. Это обозначило, что закончились без результата попытки воссоздать отраслевое ведомство и создание департамента автомобильного транспорта. Продолжился уход от регулирования пассажирских международных, межобластных перевозок. В работе мы будем предлагать структуру, квалификационный состав, виды работ, изменения в законодательство. Будем предлагать выход из ситуации, когда государственный уполномоченный орган не занимается межобластными и международными пассажирскими перевозками. Эта важная часть в социально-экономической ситуации страны. Мы видим выход из этой ситуации и знаем, как эту проблему решить. Необходим выход нелегальных перевозчиков из тени, где работают десятки тысяч автобусов. Это наши предприниматели, которые там оказались в силу сложившихся обстоятельств. В 1993-95 годах произошла приватизация, но нормативная база на 10 - 12 лет пришла позже. В 2003 г. – закон, а подзаконные акты в 2005-07 годах. До этого уже успели сложиться неофициальные «правила игры» нелегальных пассажирских международных и межобластных перевозок.

Лавриненко Ю.И. В промежуточном отчете накоплен первоначальный материал для исследования – перечень маршрутов с указанием перевозчиков, существующие соглашения, отдельные ситуации по странам и т.д. Нужно остановиться на особенностях формирования рынка исследуемых перевозок. С упоминанием ситуационных особенностей, как, например, перевозки «челночников» на международном центре приграничного сотрудничества с КНР. Чем завершилась и продолжилась ситуация? В каждом направлении (международное,

межобластное) необходимо описать особенности. Поддерживаем предложенную новизну в исследовании, если вы сумеете её обосновать в работе.

Требуется профессионально рассмотреть опыт таких перевозок в Европе. С выходом на формирование единых систем по электронному билетированию, организации мультимодальных перевозок, сотрудничество и пересадка на транспортных узлах железных дорог, аэропортов и т.д., чтобы ваша работа учитывала устремления в будущее. Надо учитывать, что инфраструктура у нас формируется и, в большей степени, по западному образцу.

Нужно учесть организацию подобной работы в рамках ЕЭК – двусторонние соглашения, задачи о создании единого транспортного пространства. Как оно видится? Что уже изложено в этих перспективных документах? А, что на ваш взгляд, по исследованию и с учетом международного опыта нужно предусмотреть и какие сформулировать предложения.

По саморегулируемым организациям (СРО) после представления вами схем и механизмов для сектора исследуемых перевозок продолжим обсуждение. Предстоит еще значительная работа, но начало положено.

Бекмагамбетова Г.М. В промежуточном отчете не приведен список источников в конце отчета, не даны ссылки на литературу по тексту отчета в квадратных скобках. Под таблицами 11-13 не указаны источники информации. Заключительный раздел в промежуточном отчете не представлен. Не все подразделы отчета содержат выводы, в некоторых случаях выводы содержатся в тексте, но отдельно не выделены.

Анализ, проведенный с использованием сервиса «Антиплагиат», показывает, что оригинальность текста составляет 61,7%. В отчете присутствуют заимствования текста из внешних источников, в том числе в подразделах, посвященных исследованию зарубежного опыта саморегулирования и деятельности предприятий в период пандемии. Следует также отметить, что к заимствованному тексту соответствующие программы антиплагиата относят названия и выдержки из НПА. статистические данные, общераспространенные выражения и т.п., что представляется не корректным и достаточно серьезно искажает представление об оригинальности текста.

Присутствует заимствование текста из отчетов КАО по ранее выполненным проектам. Это является обоснованным, поскольку предметы исследований имеют схожую природу и авторами был проведен широкий анализ проблем, представляющий интерес с позиции настоящего исследования. Вместе с тем рекомендуется указывать названия соответствующих проектов и отчетов, материалы которых использованы в настоящем документе.

Наиболее значительным отступлением является отсутствие информации о ходе проведения анкетного опроса предприятий (результаты должны быть представлены в итоговом отчете).

Рекомендуется более углубленно изучить вопросы, проблемы государственного регулирования и контроля деятельности в области международных и межобластных автомобильных перевозок пассажиров. Например. Комитет транспорта МИИР РК в рамках государственной программы «Цифровой Казахстан» планировал реализацию Системы контроля и мониторинга регулярных междугородных межобластных и международных пассажирских перевозок. Представляется целесообразным в проекте раскрыть статус реализации данного проекта, его цели и возможный эффект. Также отразить возможный эффект от внедрения Единой системы управления транспортными документами на рынок нелегальных перевозок.

Предлагается в работе учесть материалы КТ МИИР РК касательно возможных финансовых потерь автобусных перевозчиков от введения ограничительных мер в условиях пандемии и предлагаемых мер поддержки предпринимателей.

Поскольку важными вопросами проекта является оценка и улучшение финансового состояния автопредприятий, разработка рекомендаций по снижению износа парка подвижного состава, предлагается отчет дополнить информацией о проблемах обновлении парка и доступных для перевозчиков мерах государственной поддержки, схемах финансирования, рекомендациями в этой области.

Хотелось бы видеть в отчете не просто описание текущей системы организации перевозок, но и соответствующие карты (блок-схемы) проблем, вызовы и возможности развития, оценку рисков. Предлагается недостающую информацию (данные, блок-схемы, результаты анализа, список литературы и т.п.) включить в итоговый отчет.

Мукушев К.К. В прошлом и этом году при Комитете транспорта работала рабочая группа по передаче функций в конкурентную среду. Составлены протоколы и проведен анализ регуляторного воздействия. Материалы передавались в МНЭ РК. В исследовании необходимо учесть эти материалы при разработке предложений по СРО.

Жайсанова И.А. Считаю нужным дополнительно обратить внимание на следующие вопросы.

1) Для получения разрешительных документов на перевозку пассажиров и багажа вида «А» между Казахстаном и КНР, перевозчики сдают в уполномоченный орган ряд документов, предусмотренный Правилами перевозок и багажа автомобильным транспортом (2015). Но есть еще Правила применения разрешительной системы автомобильных перевозок в РК в международном сообщении, утвержденные в 2011 г. № 923 (это только для перевозок между КНР и РК), где есть пункт: письменное подтверждение МИО, где зарегистрирован отечественный перевозчик, о незадействованности заявленных автобусов, микроавтобусов на других маршрутах регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа. Считаю, что этот пункт себя полностью изжил.

2) Данные по международным маршрутам разработчиками взяты в Министерстве индустрии и инфраструктурного развития РК. Не указан регулярный маршрут между Казахстаном и Таджикистаном г. Сарыагаш (Туркестанская область) – г. Бохтор.

3) Есть неточности в таблице Д. Перечень перевозчиков, обслуживающих регулярные межобластные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Складывается мнение, что специалистами МИИР не ведется реестр международных и межобластных маршрутов.

4) Перевозчики, осуществляющие международные и межобластные перевозки ни какой помощи от государственных органов не получают. Это касается продажи льготных билетов. На маршруте Тараз – Нур-Султан, стоимость проезда 9000 тенге. Если группа школьников с классным руководителем приобрели 15 билетов, то потеря дохода составляет 63 000 тенге. Возмещению эта сумма не подлежит. Автоперевозчики находятся в неравном положении с другими перевозчиками – ж.-д. и воздушного транспорта.

Лавриненко Ю.И. В промежуточном отчете исследования общая ситуация на международных и межобластных пассажирских перевозках показана, зафиксирована. Теперь под неё надо базу подвести. Почему она такой стала? Да, с запозданием была создана нормативная база. Был период условий выживания с нарушением существующих нормативов. Но, если создавать СРО, не решив базовые вопросы, которые позволят этому рынку самостоятельно функционировать, то это не решение вопроса. Этот вопрос тоже нужно описать в исследовании. Что и какие условия должны быть соблюдены, чтобы перейти на СРО? Какая нормативная база нужна?

Анализ мер государственной поддержки и существующую практику в условиях пандемии тоже нужно показать в исследовании. Описать в каком состоянии сейчас находится отрасль.

Аманбаев С.Ш. У Комитета транспорта 65 передвижных пунктов на 140 тыс. км дорог всей страны, на сотни тысяч наших и иностранных транспортных средств. 2 месяца назад прошло опять сокращение кадров на 10 %. Нами будет освещен этот вопрос, как добиться урегулирования вопросов контроля и надзора на международных, межобластных пассажирских перевозках.

Лавриненко Ю.И. Показать в работе как можно и нужно организовывать работу. Например, предлагали способ, когда рейсовый автобус подходит к границе с соблюдением всех норм. В это время подходит с другой стороны автобус. Пассажиры пересекаются. Чтобы обеспечить работу регулярных перевозчиков, и не закрывать глаза на проблему.

На сегодняшний день у КТК есть право остановить, но нет прав принудить выполнить положенные требования. Это тоже нужно учесть в работе. Необходимый контроль в интересах добросовестных перевозчиков отсутствует.

Исабеков М.У. Раздел «Мировой опыт по снижению негативных последствий коронавируса COVID-19» занимает 32 страницы из 80 страниц промежуточного отчета. По техническому заданию требуется обобщить и показать «Лучшие практики, извлеченные уроки международного опыта». Предлагается описание международного опыта сконцентрировать вокруг предметов исследования, и исключить описания с дронами, беспилотным транспортом, велосипедами, метро, вакуумные поезда Hyperloop и т.д.

Решили:

1. Разработчикам исследовательской работы учесть предложения и устранить замечания (чек-лист в приложении) по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточного отчета и до 3 сентября т.г. представить в Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS» доработанный по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям технического задания. В электронном виде и один экземпляр отчета распечатанный и сшитый в мягком переплете (на пружине) формата А4.
2. Разработчикам исследовательской работы к 3 сентября т.г. определить дату, формат проведения и список участников круглого стола в октябре месяце т.г.
3. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения и доработанный файл промежуточного отчета на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)» 2021 г.

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

Материалы исследований и проектов, реализованные при поддержке СТК «KAZLOGISTICS», размещены на сайте: <https://kazlogistics.kz/ru/research/7>

Приложение

Чек-лист предложений и замечаний к промежуточному отчету КАО

№	Замечание	<input checked="" type="checkbox"/>
1.	В сентябре будет изучена ситуация о международных пассажирских перевозках из Кыргызстана и Узбекистана в другие страны СНГ, которые реализуются под видом нерегулярных перевозок. Требуют изучения в этой ситуации способы осуществления этих перевозок, какие потоки, количество техники и т.д. для представления в исследовании.	<input type="checkbox"/>
2.	В работе будут предложены новые методы организации пассажирских перевозок.	<input type="checkbox"/>
3.	В работе мы будем предлагать структуру, квалификационный состав, виды работ, изменения в законодательство.	<input type="checkbox"/>
4.	Будет предложен выход из ситуации, когда государственный уполномоченный орган не занимается межобластными и международными пассажирскими перевозками.	<input type="checkbox"/>
5.	В промежуточном отчете накоплен первоначальный материал для исследования – перечень маршрутов с указанием перевозчиков, существующие соглашения, отдельные ситуации по странам и т.д. Нужно остановиться на особенностях формирования рынка исследуемых перевозок. С упоминанием ситуационных особенностей, как, например, перевозки «челночников» на международном центре приграничного сотрудничества с КНР. Чем завершилась и продолжилась ситуация? В каждом направлении (международное, межобластное) необходимо описать особенности.	<input type="checkbox"/>
6.	Поддерживаем предложенную новизну в исследовании, если вы сумеете её обосновать в работе.	<input type="checkbox"/>
7.	Требуется профессионально рассмотреть опыт таких перевозок в Европе. С выходом на формирование единых систем по электронному билетированию, организации мультимодальных перевозок, сотрудничества и пересадка на транспортных узлах железных дорог, аэропортов и т.д., чтобы ваша работа учитывала устремления в будущее. Надо учитывать, что инфраструктура у нас формируется и, в большей степени, по западному образцу.	<input type="checkbox"/>
8.	Нужно учесть организацию подобной работы в рамках ЕЭК – двусторонние соглашения, задачи о создании единого транспортного пространства. Как оно видится? Что уже изложено в этих перспективных документах? А, что на ваш взгляд, по исследованию и с учетом международного опыта нужно предусмотреть и какие сформулировать предложения.	<input type="checkbox"/>
9.	По саморегулируемым организациям (СРО) после представления вами схем и механизмов для сектора исследуемых перевозок продолжим обсуждение.	<input type="checkbox"/>

10.	В промежуточном отчете не приведен список источников в конце отчета, не даны ссылки на литературу по тексту отчета в квадратных скобках.	<input type="checkbox"/>
11.	Под таблицами 11-13 не указаны источники информации.	<input type="checkbox"/>
12.	Заключительный раздел в промежуточном отчете не представлен.	<input type="checkbox"/>
13.	Не все подразделы отчета содержат выводы, в некоторых случаях выводы содержатся в тексте, но отдельно не выделены.	<input type="checkbox"/>
14.	Анализ, проведенный с использованием сервиса «Антиплагиат», показывает, что оригинальность текста составляет 61,7%. В отчете присутствуют заимствования текста из внешних источников, в том числе в подразделах, посвященных исследованию зарубежного опыта саморегулирования и деятельности предприятий в период пандемии.	<input type="checkbox"/>
15.	Присутствует заимствование текста из отчетов КАО по ранее выполненным проектам. Вместе с тем рекомендуется указывать названия соответствующих проектов и отчетов, материалы которых использованы в настоящем документе.	<input type="checkbox"/>
16.	Наиболее значительным отступлением является отсутствие информации о ходе проведения анкетного опроса предприятий (результаты должны быть представлены в итоговом отчете).	<input type="checkbox"/>
17.	Рекомендуется более углубленно изучить вопросы, проблемы государственного регулирования и контроля деятельности в области международных и межобластных автомобильных перевозок пассажиров. Например. Комитет транспорта МИИР РК в рамках государственной программы «Цифровой Казахстан» планировал реализацию Системы контроля и мониторинга регулярных междугородных межобластных и международных пассажирских перевозок. Представляется целесообразным в проекте раскрыть статус реализации данного проекта, его цели и возможный эффект. Также отразить возможный эффект от внедрения Единой системы управления транспортными документами на рынок нелегальных перевозок.	<input type="checkbox"/>
18.	Предлагается в работе учесть материалы КТ МИИР РК касательно возможных финансовых потерь автобусных перевозчиков от введения ограничительных мер в условиях пандемии и предлагаемых мер поддержки предпринимателей.	<input type="checkbox"/>
19.	Поскольку важными вопросами проекта является оценка и улучшение финансового состояния автопредприятий, разработка рекомендаций по снижению износа парка подвижного состава, предлагается отчет дополнить информацией о проблемах обновлении парка и доступных для перевозчиков мерах государственной поддержки, схемах финансирования, рекомендациями в этой области.	<input type="checkbox"/>
20.	Хотелось бы видеть в отчете не просто описание текущей системы организации перевозок, но и соответствующие карты (блок-схемы) проблем, вызовы и возможности развития, оценку рисков. Предлагается недостающую информацию (данные, блок-схемы, результаты анализа, список литературы и т.п.) включить в итоговый отчет.	<input type="checkbox"/>
21.	В прошлом и этом году при Комитете транспорта работала рабочая группа по передаче функций в конкурентную среду. Составлены протоколы и проведен анализ регуляторного воздействия. Материалы передавались в МНЭ РК. В исследовании необходимо учесть эти материалы при разработке предложений по СРО.	<input type="checkbox"/>
22.	Пункт устарел – «Письменное подтверждение МИО, где зарегистрирован отечественный перевозчик, о незадействованности заявленных автобусов, микроавтобусов на других маршрутах регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа».	<input type="checkbox"/>
23.	Не указан регулярный маршрут между Казахстаном и Таджикистаном г. Сарыагаш (Туркестанская область) – г. Бохтор.	<input type="checkbox"/>
24.	Неточности в таблице Д. Перечень перевозчиков, обслуживающих регулярные межобластные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.	<input type="checkbox"/>
25.	Перевозчики, осуществляющие международные и межобластные перевозки ни какой помощи от государственных органов не получают. Это касается продажи льготных билетов. Автоперевозчики находятся в неравном положении с другими перевозчиками – ж.-д. и воздушного транспорта.	<input type="checkbox"/>
26.	В промежуточном отчете исследовании общая ситуация на международных и межобластных пассажирских перевозках показана, зафиксирована. Теперь под неё надо базу подвести. Почему она такой стала? Да, с запозданием была создана нормативная база. Был период условий выживания с нарушением существующих нормативов.	<input type="checkbox"/>
27.	Если создавать СРО, не решив базовые вопросы, которые позволят этому рынку самостоятельно функционировать, то это не решение вопроса. Этот вопрос тоже нужно описать в исследовании. Что и какие условия должны быть соблюдены, чтобы перейти на СРО? Какая нормативная база нужна?	<input type="checkbox"/>
28.	Анализ мер государственной поддержки и существующую практику в условиях пандемии тоже нужно показать в исследовании. Описать в каком состоянии сейчас находится отрасль.	<input type="checkbox"/>
29.	Будет освещен этот вопрос, как добиться урегулирования вопросов контроля и надзора на международных, межобластных пассажирских перевозках.	<input type="checkbox"/>
30.	Показать в работе как можно и нужно организовывать работу. Например, предлагали способ, когда рейсовый автобус подходит к границе с соблюдением всех норм. Чтобы обеспечить работу регулярных перевозчиков, и не закрывать глаза на проблему.	<input type="checkbox"/>
31.	На сегодняшний день у КТК нет прав остановить, и нет прав проследить реализацию того, что он предписывает. Это тоже нужно учесть в работе. Необходимый контроль в интересах добросовестных перевозчиков отсутствует.	<input type="checkbox"/>
32.	Описание международного опыта сконцентрировать вокруг предметов исследования, и исключить описания с дронами, беспилотным транспортом, велосипедами, метро, вакуумные поезда Hyperloop и т.д.	<input type="checkbox"/>