



**ОЮЛ «Союз автотранспортников
Республики Казахстан»**

СЛАЙДЫ

**на Круглый стол по выполнению исследовательской работы:
«Внедрение механизмов, процедур, пилотного проекта и практики
саморегулирования деятельности пассажирского автотранспорта,
использование лучших практик и инновационных технологий развития, в т.ч.
применение единого проездного билета мультимодальных перевозок
городскими видами транспорта»**

**Проект выполнен за счёт целевого финансирования Корпоративным Фондом СТК «KAZLOGISTICS».
Все права на материалы исследования принадлежат СТК «KAZLOGISTICS»**

Цели и задачи исследования

- 1. Цель** исследования – разработать эффективные механизмы регулирования перевозками пассажиров автотранспортом общего пользования при передаче государственных функций на саморегулирование.
- 2. Задачи** исследования:
 - провести анализ проблем при переходе отрасли на саморегулирование с использованием современных методов;
 - опрос бизнес-среды на готовность перехода на саморегулирование;
 - анализ международного опыта;
 - разработка технологий регулирования перевозками в условиях саморегулирования;
 - разработка рекомендаций и предложений по вводу результатов исследования в практическую деятельность.

Этапы проведения работ по проекту

1. Анализ практической реализации саморегулирования в пассажирском автотранспорте:

- анализ положений законопроекта;
- готовность субъектов рынка к участию в саморегулировании;
- условия и возможности обязательного членства в СРО;

2. Факторный анализ передачи государственных функций в СРО (SWOT- и PEST-анализ, анализ методом диаграммы Исикава)

3. Опрос бизнес-среды по переходу на саморегулирование

4. Международный опыт по реализации государственных функций бизнес-средой

5. Разработка основных механизмов регулирования перевозочным процессом в условиях саморегулирования

- разработка концептуальных положений механизмов регулирования;
- разработка технологии регулирования перевозками;
- ввод результатов исследования в практическую деятельность.

Основные положения законопроекта по передаче государственных функций на саморегулирование

1. Установлены виды перевозок, передаваемых на саморегулирование (регулярные международные и межобластные перевозки, нерегулярные перевозки и таксомоторные перевозки пассажиров).
2. Вводится множественное СРО с обязательным членством перевозчиков в СРО.
3. Государственный контроль осуществляется только в части подтверждения членства в СРО.
4. Исключается выдача лицензий, разрешений и уведомлений, допуск на рынок транспортных услуг осуществляется путём приёма в члены СРО.
5. Функционирование Информационной системы СРО, интегрированной с цифровыми системами и платформами государственных органов РК.
6. Контроль уполномоченного органа за деятельностью СРО устанавливается путём ведения реестра СРО, согласовании Правил и Стандартов СРО, рассмотрения жалоб населения и перевозчиков в отношении СРО.
7. Требования к создаваемым СРО:
 - наличие 1/3 от общей численности АТС по регулярным и нерегулярным перевозкам, наличие 1/10 от общей численности такси;
 - перевозчик является членом только одного СРО;
 - размер членского взноса устанавливается в пределах от 2 до 7 МРП по регулярным и нерегулярным перевозкам за 1 АТС, от 1/3 до 2 МРП по такси; вступительный взнос не должен превышать членский взнос;
 - установлена структура СРО (общее собрание, правление, коллегиальный орган управления, ревизионная комиссия, их компетенция);
 - установлены права и обязанности СРО.

Факторный анализ

SWOT-анализ передачи государственных функций в СРО

ВНУТРЕННИЕ

1. Понимание необходимости передачи государственных функций со стороны уполномоченного органа
2. Наличие законодательной базы по саморегулированию как основы для передачи госфункций
3. Удовлетворение требований по передаче госфункций в рыночную среду в области пассажирского автотранспорта
4. Готовность республиканских союзов и ассоциаций к принятию функций регулирования на исполнение

1. Неготовность рынка транспортных услуг к передаче государственных функций на уровне перевозчиков
2. Отсутствие методических основ эффективного управления на уровне регулирования деятельности перевозчиков
3. Возможное проявление случаев установления низкого уровня требований к перевозчикам в создаваемых СРО и, вследствие этого, низкий уровень качества и безопасности перевозок

ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ

1. Политика государства на развитие саморегулирования в определённых областях экономики
2. Решение МНЭ РК и Правительства РК о передаче госфункций на принципы саморегулирования в ПАП
3. Благоприятная ситуация в Казахстане для институционального изменения в ПАП

ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ

1. Отсутствие опыта в стране передачи госфункций такого технологически сложного объекта регулирования как ПАП
2. Возможная негативная реакция депутатов Мажилиса Парламента РК на передачу госфункций
3. Возможная отрицательная реакция населения страны на ввод саморегулирования

ВНЕШНИЕ

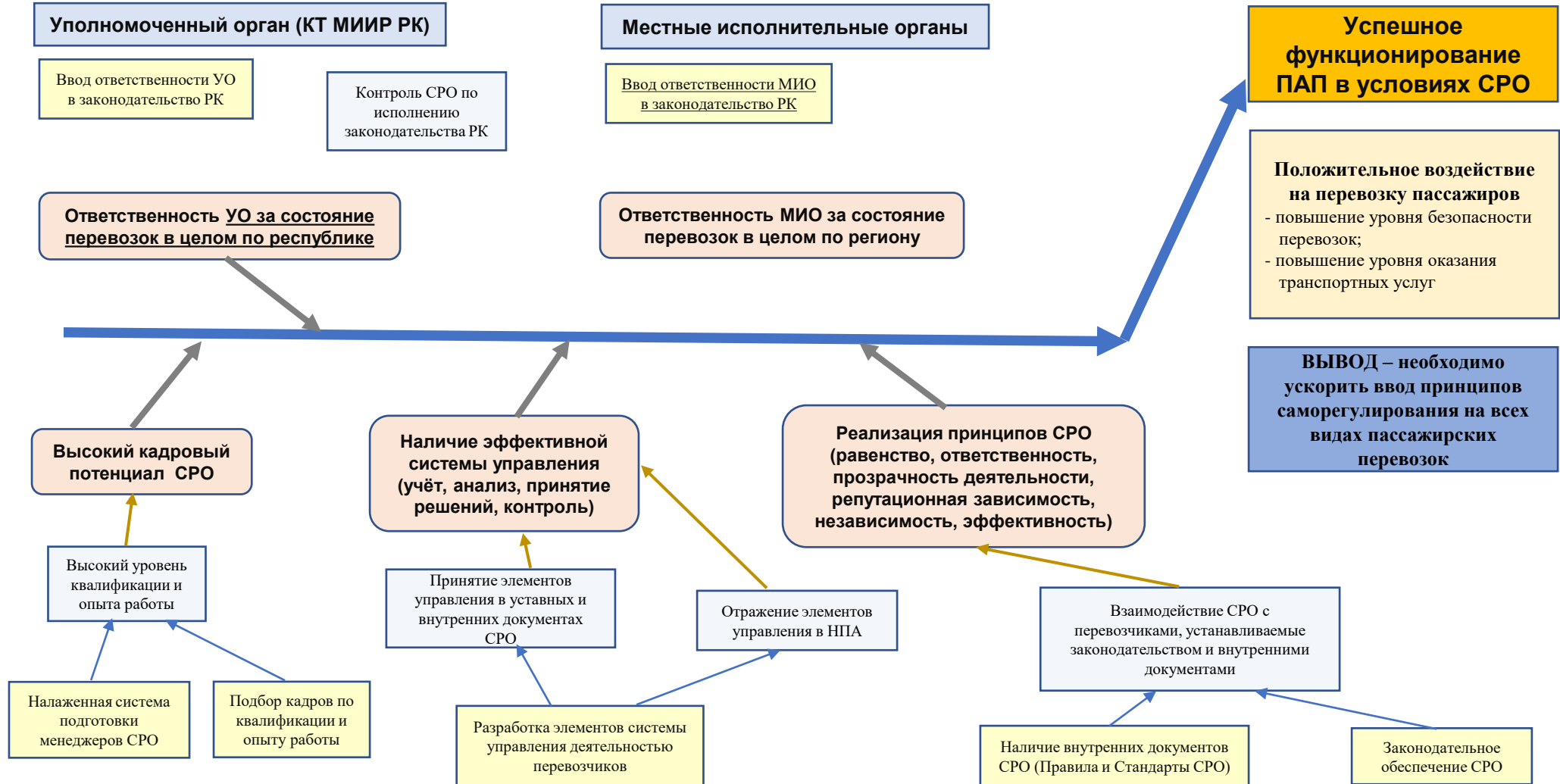
Факторный анализ

PEST-анализ передачи государственных функций в СРО

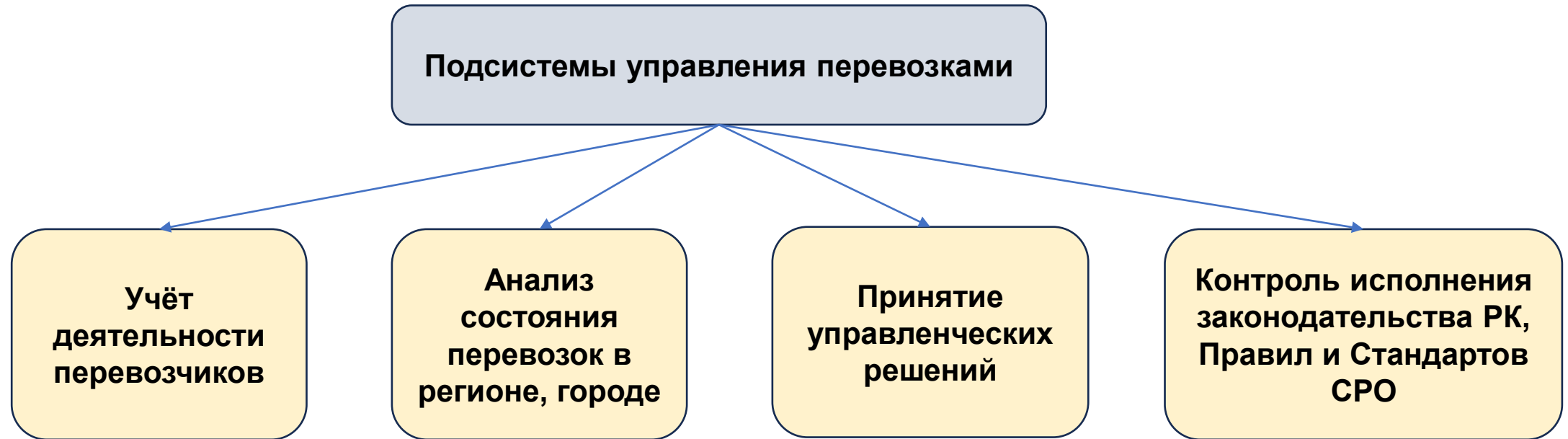
<p>ПОЛИТИЧЕСКИЕ</p> <ol style="list-style-type: none">1. Политика государства на развитие саморегулирования в отраслях и секторах экономики, удовлетворяющих требованиям развития экономики без административного вмешательства2. Наличие развитого законодательного обеспечения ввода саморегулирования3. Решение МНЭ РК и Правительства РК о вводе саморегулирования в ПАП	<p>ЭКОНОМИЧЕСКИЕ</p> <ol style="list-style-type: none">1. Наличие потребности населения Казахстана в пассажирских автоперевозках2. Действие эффективных рыночных механизмов на перевозках пассажиров по маршрутам со свободным тарифом на проезд (международные и межобластные перевозки)3. Выплаты МИО компенсаций за льготный проезд и субсидий по убыткам перевозчиков на маршрутах с регулируемым тарифом за проезд (городские, пригородные, внутриобластные перевозки)
<p>СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ</p> <ol style="list-style-type: none">1. Достаточный уровень жизни населения в сравнении с уровнем оплаты проезда на общественном транспорте2. Развитая коммуникация социума Казахстана в современных условиях (соц. сети, чаты)3. Восприятие населением страны факта, что пассажирские автоперевозки находятся в рыночной среде	<p>ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ</p> <ol style="list-style-type: none">1. Неизменность основных технологических процессов регулирования (при СРО) на уровне перевозчика2. Возможность внедрения цифровых технологий3. Совершенствование технологических процессов регулирования отрасли в условиях СРО на основе системного анализа и программно-целевого подхода

Факторный анализ

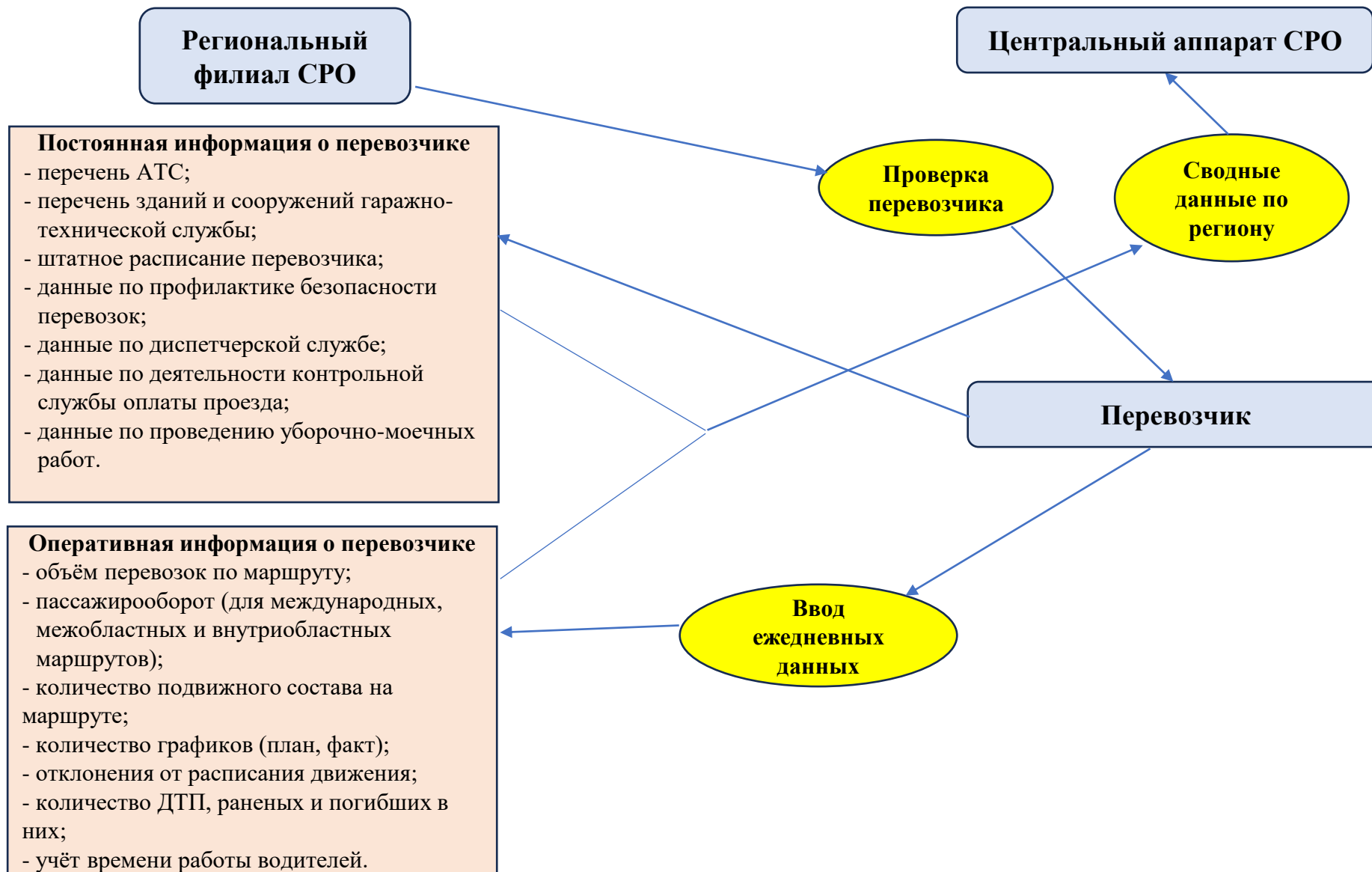
Анализ факторов передачи госфункций в СРО по методу Исикава



Разработка механизмов регулирования перевозками в условиях СРО
1. Концептуальные положения



Разработка механизмов регулирования перевозками в условиях СРО 2. Блок-схема процессов учёта деятельности перевозчиков

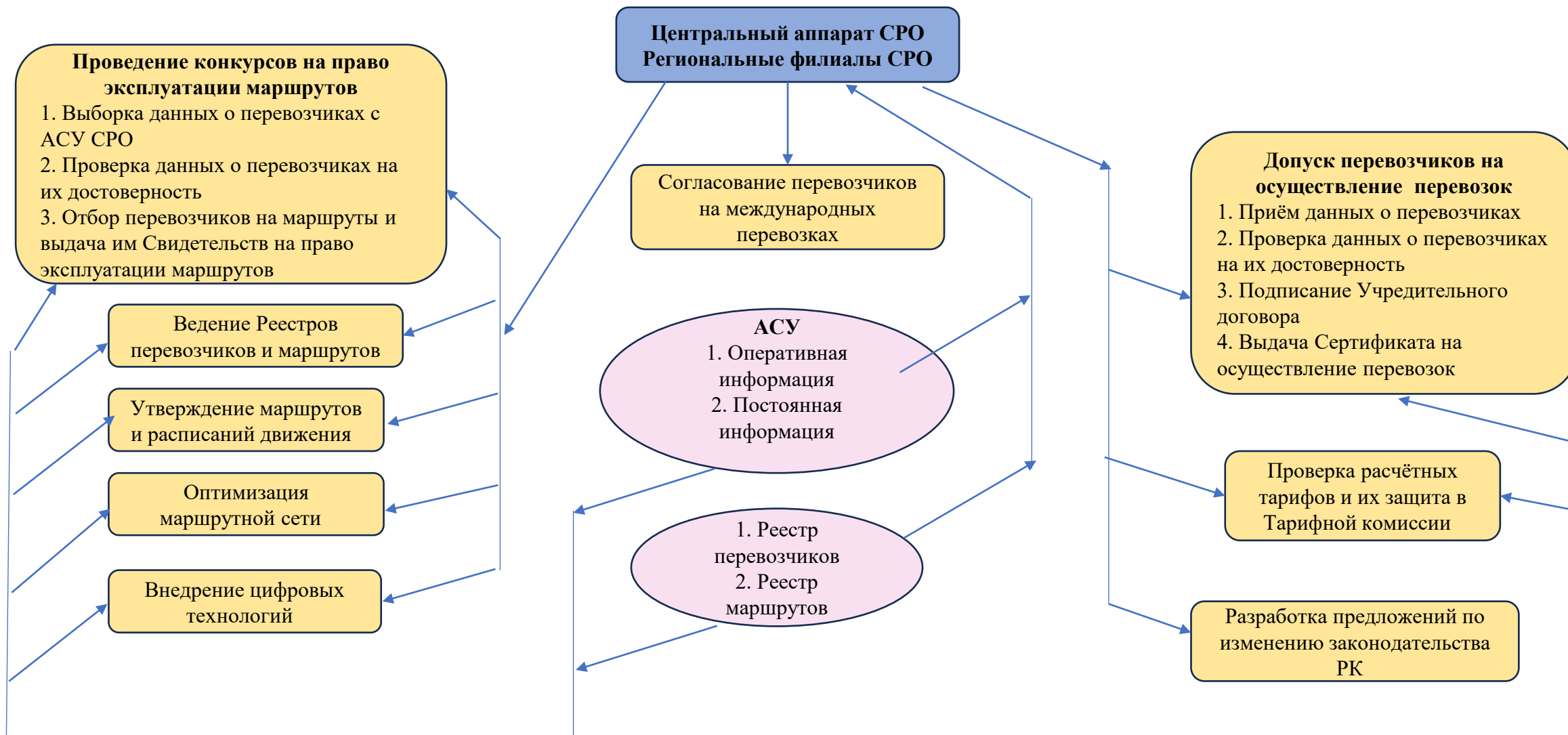


Разработка механизмов регулирования перевозками в условиях СРО

3. Блок-схема анализа состояния перевозок



Разработка механизмов регулирования перевозками в условиях СРО
4. Блок-схема принятия управленческих решений



Разработка механизмов регулирования перевозками в условиях СРО
5. Блок-схема процессов контроля деятельности перевозчиков

