

## Информационный лист № 2 за II квартал 2021 г.

### по проекту «Определение отраслевых показателей, источников данных и организация учета в международных грузовых автомобильных перевозках»

Союз международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан (КазАТО)

Проект выполняется за счет целевого финансирования Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS». Все материалы на сайте СТК «KAZLOGISTICS»: <https://kazlogistics.kz/ru/research/7>

#### ПОКАЗАТЕЛИ развития пассажирского автотранспорта

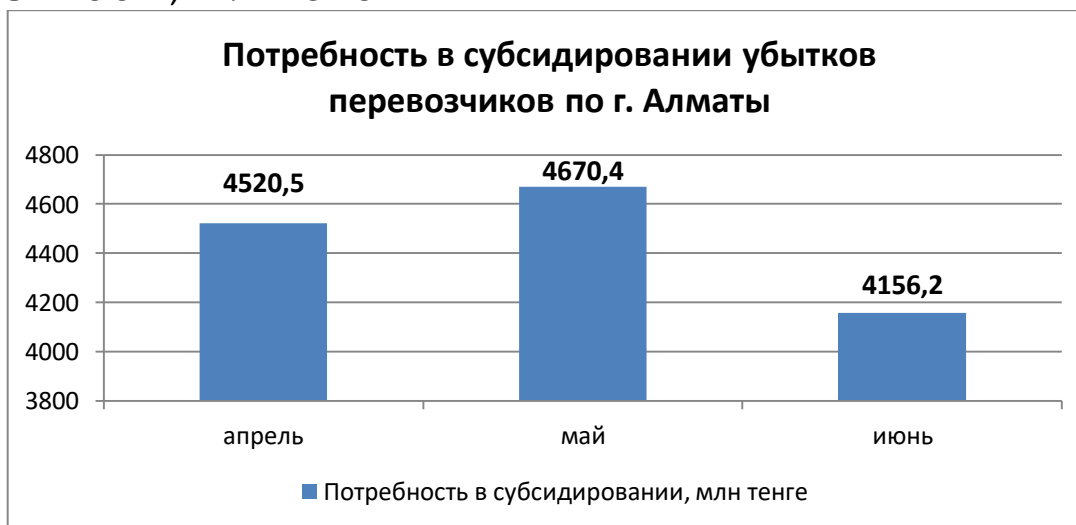
##### 1. Источники:

- 1) Управление городской мобильности акимата г. Алматы
- 2) Бюро национальной статистики АСПР РК
- 3) Комитет транспорта МИИР РК

##### 2. Объем перевозок пассажиров за II квартал 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
84055,3	34792,9	17152,1	4915,5

##### 3. Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за II квартал 2021г. в г. Алматы – 13 347,1 млн. тенге



##### 4. Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за II квартал 2021 г.:

г. Алматы – 6 673,3 млн. тенге.

5. Регулярность выполнения перевозок за II квартал 2021 г. – 96,8%.

Объем перевозок пассажиров за апрель 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
26217,3	11842,6	7456,7	1670,9

Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за апрель 2021 г.:

г. Алматы – 4 520,5 млн. тенге

Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за апрель 2021 г.:

г. Алматы – 2 260,0 млн. тенге.

Регулярность выполнения перевозок за апрель 2021 г.:

г. Алматы – 96,3%.

Объем перевозок пассажиров за май 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
26217,3	12124,5	6816,3	1621,9

Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за май 2021 г.:

г. Алматы – 4 670,4 млн. тенге

Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за май 2021 г.:

г. Алматы – 2 335,2 млн. тенге.

Регулярность выполнения перевозок за май 2021 г.:

г. Алматы – 96,4%.

Объем перевозок пассажиров за июнь 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
29863,9	10825,8	2879,1	1622,7

Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за июнь 2021 г.:

г. Алматы – 4 156,2 млн. тенге

Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за июнь 2021 г.:

г. Алматы – 2 078,1 млн. тенге.

Регулярность выполнения перевозок за июнь 2021 г.:

г. Алматы – 97,6%.

## 1. Паспорт отрасли

### 1.1. Общие данные, структура рынка

Основные показатели пассажирского автомобильного транспорта Республики Казахстан

#### А) Численность подвижного состава

Наименование показателя	Ед. изм.	Величина показателя
Численность автотранспортных средств, всего		4873,7
в том числе: грузовых автомобилей	тыс. шт.	461,8
автобусов	-//-	86,6
легковых автомобилей	-//-	4325,3

#### Б) Транспортная работа

Наименование показателя	Ед. изм.	Величина показателя	
		2019 г.	2020 г.
Перевезено пассажиров	млн. чел.	17 532,1	5 823,6
Пассажирооборот	млн. пасс.км	181 192,9	57 758,2

#### В) Принадлежность автобусов

Принадлежность автобусов	Кол-во	%
- юридическим лицам	41417	49,6%
- индивидуальным владельцам	42164	50,4%

#### Г) Износ автобусов

Численность автобусов свыше 7 лет эксплуатации	% от общей численности
- по межобластным регулярным перевозкам	84%
- по международным регулярным перевозкам	71%
Всего по стране	68%

#### Д) Классификация видов перевозок

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом осуществляются по следующим видам сообщений:

- регулярные и нерегулярные международные перевозки;
- регулярные межобластные перевозки;
- регулярные городские перевозки;
- регулярные пригородные перевозки;
- регулярные внутриобластные перевозки;
- нерегулярные перевозки автобусами;
- перевозки пассажиров таксомоторами.

### 1.2. Объекты и единицы статистического наблюдения

Объектами и единицами статистического наблюдения должны быть характеристики деятельности пассажирского автотранспорта:

- количество автобусов, в том числе распределение их по принадлежности и по видам перевозок;
- выполняемая транспортная работа, в том числе по видам перевозок, отдельно по регионам, а по городским и пригородным перевозкам – отдельно по городам;
- величина износа автобусов, в том числе по видам перевозок;

- доходы, получаемые от перевозок пассажиров, в том числе по видам перевозок отдельно по регионам и городам;
- объемы перевозок, осуществляемых нелегальными перевозчиками, на международных и межобластных перевозках;
- объемы субсидирования убытков перевозчиков на маршрутах с регулируемым тарифом (городские, пригородные и внутриобластные маршруты) отдельно по регионам и городам.

### **1.3. Проблемы пассажирских автоперевозок**

Основными проблемами в осуществлении пассажирских автоперевозок являются негативное воздействие нелегальных перевозчиков (теневой рынок) на международных и межобластных перевозках и отсутствие субсидирования убытков перевозчиков на маршрутах с регулируемым тарифом.

А) Нелегальные перевозки (постоянные перевозки нерегулярными перевозчиками или незарегистрированными для осуществления нерегулярных перевозок индивидуальными владельцами автобусов, минивенов и легковых автомобилей на маршрутах регулярных перевозок) в последние годы до пандемии коронавируса COVID-19 в Казахстане приобрели широкий размах и в ряде регионов превысили объемы перевозок предприятий, осуществляющих регулярные перевозки. В период пандемии и по настоящее время регулярные перевозки в межобластном и международном сообщении полностью остановлены и перевозки пассажиров осуществляются нелегальными перевозчиками, без соблюдения требований санитарно-гигиенических норм в период пандемии, а также требований безопасности и качества перевозок.

Б) По законодательству Республики Казахстан при возникновении убытков перевозчиков на маршрутах с регулируемым тарифом местные исполнительные органы (акиматы) должны компенсировать убытки от осуществления перевозок. Отсутствие субсидирования или неполное его осуществление приводит к многочисленным проблемам перевозчиков:

- отсутствию возможности своевременного обновления парка подвижного состава и эксплуатации автобусов с высокой степенью износа;
- установлению заработной платы водителям на низком уровне и, вследствие этого, оттоку квалифицированных кадров водителей в другие отрасли экономики;
- недостатку средств для полноценного технического обслуживания и ремонта автобусов, содержания производственно-технической базы и, вследствие этого, снижению безопасности перевозок;
- экономии на штате диспетчеров и инженерно-техническом персонале, что отражается на качестве предоставляемых населению транспортных услуг.

В настоящее время тариф на проезд пассажиров в городском сообщении установлен в размере 70-90 тенге. Данная величина установленного тарифа в 2-3 раза меньше расчетного тарифа, определяемого на основе положений «Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам». Так, например, средняя величина расчетного тарифа на проезд по г. Алматы составляет 250 тенге, а тариф на проезд, установленный городским акиматом, составляет 80 тенге. Аналогичная ситуация по всем городам Казахстана.

Субсидирование убытков перевозчиков по городским и пригородным маршрутам полноценно не осуществляется ни в одном городе Казахстана. Единственный город, где выплачивались субсидии в 2020 году – г. Алматы. В 2020 году акимат Алматы сократил величину субсидирования, установив предел в 50% от потребности. В остальных 8 городах республики субсидии выплачивались в таких размерах, что не покрывали компенсацию за проезд льготных категорий пассажиров.

## 2. Анализ существующей государственной статистики

### 2.1. Первичные данные

Первичными данными для государственной статистики служат отчеты предприятий пассажирского автотранспорта, осуществляющих регулярные перевозки, передаваемых в территориальные подразделения Бюро национальной статистики Агентства РК по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан (далее – Бюро по статистике) в виде статистических форм общегосударственного статистического наблюдения, утвержденных приказом Председателя Комитета по статистике Министерства национальной экономики РК от 29.01.2020г. № 11:

"Отчет о работе автомобильного и городского электрического транспорта" (индекс 1-ТР (авто, электро), периодичность годовая);

"Отчет о работе транспорта" (индекс 1-транспорт, периодичность месячная);

"Отчет о работе транспорта по видам сообщений" (индекс 2-транспорт, периодичность годовая).

### 2.2. Статистические показатели

Показатели, собираемые по формам статистического наблюдения (выборка из форм, касающихся пассажирского автотранспорта):

По форме 1-ТР

Код строки	Наименование показателя
1	Общее списочное число транспортных средств, числящихся на балансе, единиц
1.1	из них: общее списочное число транспортных средств, сданных в аренду
1.1.1	из них: сданных в аренду с водителем
1.2	из них: общее списочное число транспортных средств, используемых в предпринимательской деятельности
3	Общая пассажировместимость (с точностью до 1 места для пассажирского транспорта) транспортных средств, числящихся на балансе, мест
4	Общее списочное число транспортных средств, взятых в аренду, единиц
4.1	из них: взятых в аренду у физических лиц
5	Время пребывания транспортных средств в распоряжении предприятия, машино-дней
5.1	из них: собственных транспортных средств
5.2	из них: транспортных средств, используемых в предпринимательской деятельности
6	Время пребывания транспортных средств в работе, машино-дней
6.1	из них: собственных транспортных средств
6.2	из них: транспортных средств, используемых в предпринимательской деятельности
7	Общий пробег транспортных средств, тысяч километров
7.1	из них: пробег с грузом (с пассажирами)
8	Протяженность развернутого пути (линии) в однопутном исчислении, километров

По форме 1-транспорт

Код
-----

строки	
1	Перевезено пассажиров, человек
1.1	Автомобильный и городской электрический
1.1.1	в том числе: автобусы
1.1.2	трамваи
1.1.3	троллейбусы
1.1.4	такси
1.1.5	метрополитен
1.1.6	прочие виды (канатные дороги и другие)
2	Пассажиروоборот, тысяч пассажиро-километров
2.1	Автомобильный и городской электрический
2.1.1	в том числе: автобусы
2.1.2	трамваи
2.1.3	троллейбусы
2.1.4	такси
2.1.5	метрополитен
2.1.6	прочие виды (канатные дороги и другие)
3	Доходы от перевозки пассажиров, тысяч тенге
3.1	Автомобильный и городской электрический
3.1.1	в том числе: автобусы
3.1.2	трамваи
3.1.3	троллейбусы
3.1.4	такси
3.1.5	метрополитен
3.1.6	прочие виды (канатные дороги и другие)
7	Доходы от сдачи в аренду транспортных средств с водителем (экипажем), тысяч тенге

По форме 2-транспорт

Код строки	Наименование показателя	Перевезено пассажиров, человек	Пассажируоборот, тыс. пасс-км	Доходы от перевозки пассажиров, тыс. тенге
1	Всего во всех сообщениях			
1.1	в том числе: международное			
1.1.1	автобусы			
1.1.2	такси			
1.2	внутриреспубликанское			
1.2.1	внутриобластное			
1.2.1.1	автобусы			
1.2.1.2	такси			
1.2.2	межобластное			
1.2.2.1	автобусы			
1.2.2.2	такси			
1.3	пригородное			
1.3.1	автобусы			
1.3.2	такси			
1.4	городское			
1.4.1	автобусы			

1.4.2	такси			
1.4.3	трамваи			
1.4.4	троллейбусы			
1.4.5	метрополитен			
1.4.6	прочие виды (канатные дороги и другие)			

### **2.3. Проблемы при осуществлении статистических наблюдений в области пассажирского автотранспорта**

Данные, собираемые органами государственной статистики в области пассажирского автотранспорта и используемые при составлении статистической отчетности, состоят из двух источников.

Первый источник – это сведения из отчетов форм 1-ТР, 1-транспорт и 2-транспорт, заполняемые автопредприятиями, формой регистрации которых является товарищество с ограниченной ответственностью (ТОО).

Второй источник – численность подвижного состава у индивидуальных предпринимателей (ИП) и индивидуальных владельцев транспортных средств. На основе численности этих автобусов по специальной методике определяются основные показатели работы автотранспорта (объем перевозок пассажиров и пассажирооборот). Данная методика имеет изъяны в методических принципах определения транспортной работы и поэтому сведения, выявленные на ее основе, страдают значительной неточностью. Так как численность автобусов у индивидуальных владельцев составляет половину (50,4%) от всего количества автобусов в республике и кроме того, имеется значительная часть автобусов у предпринимателей, осуществляющих перевозки в форме ИП, возникают значительные расхождения в фактических данных и данных, приводимых государственной статистикой. Так, например, по г. Алматы в 2019 г. по данным национальной статистики было перевезено 2 779,9 млн. чел, по данным электронного билетирования – 368,2 млн. чел. Налицо существенная разница – в 7.5 раза.

Кроме того, ИП не отчитываются перед органами государственной статистики, поэтому основные показатели их работы отдельно по видам перевозок существующими наблюдениями невозможно выявить. В целом статистика пассажирского автотранспорта не отражает фактического состояния перевозок пассажиров. Из-за отсутствия подробной и достоверной информации по ИП и индивидуальным владельцам АТС невозможно проанализировать ситуацию по пассажирскому автотранспорту как в целом, так и по отдельным аспектам.

В настоящее время Бюро национальной статистики АСПР РК проводит работу по совершенствованию статистики транспорта и внедрения международных стандартов в национальную практику, проводит работу по совершенствованию методов оценки деятельности ИП. В частности, на 2022 год запланировано проведение нового статистического обследования по форме 1-ИП (автопассажиры) «Отчет о деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров автомобильным транспортом». Кроме этого, в текущем году планируется пересмотреть и утвердить Методику по формированию основных показателей статистики транспорта с учетом изменения методологических подходов и источников информации.

## **3. Составление и оценка отраслевой статистики, бизнес-статистики**

### **3.1. Первичные данные**

Вследствие обширности проблем статистики пассажирского автотранспорта был выбран ограниченный круг показателей работы транспорта по следующим критериям:

- выбор вида перевозок по массовости перевозок (объемам перевозок пассажиров);
- выбор наиболее значимого фактора, влияющего на эффективность осуществления выбранного вида перевозок;
- выбор показателей, характеризующих выбранный значимый фактор.

На основе анализа перевозок пассажирским автотранспортом выявлен наиболее массовый вид перевозок – городские пассажирские перевозки на регулярных маршрутах, составляющих более 95% от общего объема перевозок. Вследствие затрудненности определения точных объемов перевозок выделены города, где внедрено электронное билетирование, позволяющее установить объемы перевозок с высокой степенью достоверности: гг. Алматы, Нур-Султан, Актобе, Кокшетау.

Наиболее значимым фактором эффективной организации перевозочного процесса на городских маршрутах в настоящее время является наличие и степень субсидирования убытков перевозчиков от осуществления перевозок. Отсутствие субсидирования в условиях недостатка средств от оплаты проезда пассажиров на покрытие затрат на осуществление перевозок в условиях низкой величины тарифов на проезд в 2-3 раза от требуемого негативно влияет на безопасность и качество предоставляемых транспортных услуг.

Сбор первичных данных осуществлялся из данных акимата г. Алматы, данных от Комитета транспорта МИИР РК по административной линии (путем запросов из акиматов).

### **3.2. Расчетные показатели**

В перечень данных по работе транспорта были включены следующие показатели:

- объем перевозок пассажиров по гг. Алматы, Нур-Султан, Актобе, Кокшетау, характеризующего массовость осуществления перевозок;
- потребность в субсидировании убытков перевозчиков, определяющей зависимость перевозчиков от недостатка финансовых средств на осуществление перевозок;
- объем фактического субсидирования акиматами по вышеприведенным городам;
- регулярность выполнения перевозок как один из индикаторов качества осуществления перевозок.

### **3.3. Информационные листы**

На основании первичных данных, полученных из акимата г. Алматы и Комитета транспорта МИИР РК, составлены информационные листы показателей работы пассажирского автотранспорта по выбранным показателям на месяцы, кварталы и 2021 год.

## **ПОКАЗАТЕЛИ**

### **развития пассажирского автотранспорта**

#### **1. Источники:**

- 1) Управление городской мобильности акимата г. Алматы
- 2) Бюро национальной статистики АСПР РК
- 3) Комитет транспорта МИИР РК

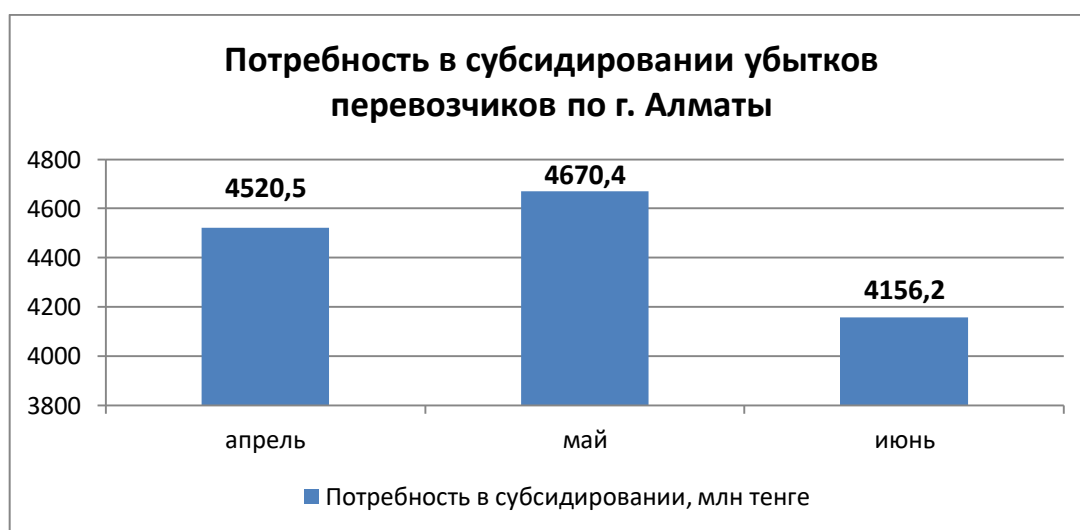


## 2. Объем перевозок пассажиров за II квартал 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
84055,3	34792,9	17152,1	4915,5

Примечание. 1) Данные по г. Алматы взяты из Управления городской мобильности акимата г. Алматы. 2) Данные по гг. Нур-Султан, Актобе, Кокшетау взяты из Национального бюро по статистике АСПР РК.

## 3. Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за II квартал 2021г. в г. Алматы – 13 347,1 млн. тенге



## 4. Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за II квартал 2021 г.: г. Алматы – 6 673,3 млн. тенге.

## 5. Регулярность выполнения перевозок за II квартал 2021 г. – 96,8%.

### Объем перевозок пассажиров за апрель 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
26217,3	11842,6	7456,7	1670,9

Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за апрель 2021 г.:

г. Алматы – 4 520,5 млн. тенге

Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за апрель 2021 г.:

г. Алматы – 2 260,0 млн. тенге.

Регулярность выполнения перевозок за апрель 2021 г.:

г. Алматы – 96,3%.

### Объем перевозок пассажиров за май 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
26217,3	12124,5	6816,3	1621,9

Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за май 2021 г.:

г. Алматы – 4 670,4 млн. тенге

Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за май 2021 г.:

г. Алматы – 2 335,2 млн. тенге.

Регулярность выполнения перевозок за май 2021 г.:

г. Алматы – 96,4%.

#### Объем перевозок пассажиров за июнь 2021 г.

Алматы	Нур-Султан	Актобе	Кокшетау
29863,9	10825,8	2879,1	1622,7

Потребность в субсидировании убытков перевозчиков за июнь 2021 г.:

г. Алматы – 4 156,2 млн. тенге

Фактическое субсидирование убытков перевозчиков за июнь 2021 г.:

г. Алматы – 2 078,1 млн. тенге.

Регулярность выполнения перевозок за июнь 2021 г.:

г. Алматы – 97,6%.

#### **4. Предложения по изменениям и рекомендациям**

##### **4.1. Предложения по паспорту отрасли**

Для более полного охвата аспектов деятельности пассажирского автотранспорта предлагается в паспорте отрасли расширить учитываемые факторы и, соответственно, расширить перечень показателей работы транспорта. С этой целью предлагается поэтапно выполнить следующие мероприятия.

На первом этапе расширить перечень регионов страны, по которым должны приводиться данные, отраженные в информационных листах, по мере внедрения электронного билетирования в городах Казахстана.

На следующих этапах, после утверждения и ввода новой Методики по формированию основных показателей статистики транспорта и проведения нового статистического обследования по форме 1-ИП (автопассажиры) «Отчет о деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров автомобильным транспортом», ввести в паспорт отрасли новые показатели, отражающие значимые аспекты деятельности пассажирского автотранспорта:

- показатели транспортной работы (объем перевозок, пассажирооборот, доходы от перевозок) отдельно по видам перевозок;

- численность автотранспортных средств (АТС) отдельно по видам перевозок;

- износ парка АТС отдельно по видам перевозок;

- принадлежность АТС отдельно по видам перевозок;

- количество дорожно-транспортных происшествий, численность погибших и раненых по вине автоперевозчиков отдельно по видам перевозок.

##### **4.2. Предложения по государственной статистике**

С целью увеличения достоверности и полноты сбора данных по деятельности пассажирского автотранспорта органам государственной статистики предлагается:

- при разработке методологических принципов осуществления статистических наблюдений по пассажирскому автотранспорту учесть особенности видов перевозок и степень использования автотранспортных средств;

- более подробно классифицировать принадлежность автотранспортных средств ИП и индивидуальных владельцев по видам перевозок (регулярные и нерегулярные международные, внутривнутриреспубликанские межобластные, внутриобластные, городские и пригородные перевозки, перевозки такси);

- по индивидуальным предпринимателям и индивидуальным владельцам АТС осуществлять сбор данных и расчет показателей работы пассажирского автотранспорта раздельно по всем видам перевозок.

#### **4.3. Предложения по отраслевой статистике, бизнес-статистике**

Для увеличения полноты и достоверности отраслевой статистике в дальнейшем предлагается:

- расширить список городов, по которым предоставляются сведения по объему перевозок, потребности в субсидировании и объемов субсидирования убытков перевозчиков и в которых внедрено полноценное электронное билетирование;

- в дальнейшем, после применения изменяемой «Методики по формированию основных показателей статистики транспорта» и проведения новых статистических обследований по форме 1-ИП (автопассажиры) «Отчет о деятельности индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров автомобильным транспортом» расширить перечень показателей работы пассажирского автотранспорта путем использования достоверных данных органов государственной статистики.