



ОЮЛ «Союз автотранспортников
Республики Казахстан»

ОТЧЁТ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПРОЕКТА

«Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование), разработка рекомендаций для предприятий, государственных органов и по совершенствованию законодательной базы»

Проект выполнен за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат Корпоративному Фонду «KAZLOGISTICS».

Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» размещены на сайте http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/

Алматы - 2020

ГРУППА РАЗРАБОТЧИКОВ:

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

- Заместитель генерального директора Союза автотранспортников Казахстана, кандидат технических наук, Почетный автотранспортник, эксперт по автобусным пассажирским перевозкам – **Алдабергенов Болат Мыхаевич;**

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

- 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.**

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ, УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ, СИМВОЛОВ, ЕДИНИЦ И ТЕРМИНОВ	5
ВВЕДЕНИЕ	6
1. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	8
1.1. Анализ состояния пассажирского автотранспорта – организационные, технические аспекты.....	8
1.2. Государственное регулирование	36
1.3. Анализ финансово-экономического состояния пассажирских перевозок	38
Выводы по главе 1.....	61
2. ОПРОС СУБЪЕКТОВ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	62
2.1. Проведение опроса предприятий пассажирского автотранспорта	62
2.2. Результаты опроса и краткий анализ ответов	64
SWOT- АНАЛИЗ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК	72
Выводы по SWOT-анализу.	73
3. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА	74
3.1. Международный опыт	74
3.2. Мировой опыт по финансовой поддержке предприятий общественного транспорта	77
3.3. Мировой опыт по снижению негативных последствий пандемии коронавируса COVID-19.....	80
4. ПЕРЕХОД ОТРАСЛИ НА САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ	85
4.1. Общие положения по саморегулированию.....	85
4.2. Необходимость перехода функционирования пассажирских автоперевозок на принципы СРО.....	87
4.3. Мероприятия по переходу автотранспорта на СРО	87
5. ОПЫТ ГОРОДА АЛМАТЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК, РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ДЛЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ В КАЗАХСТАНЕ.....	89
5.1. Количество транспорта и пассажиропоток в Алматы.....	90
5.2. Взаимодействие ассоциации предприятий пассажирских перевозок города с МИО города Алматы.....	92
5.3. Субсидирование в городе Алматы социально значимых маршрутов	94
5.4. Электронное билетирование (ЭБ) в Алматы	96
5.5. Центральная диспетчерская служба (ЦДС)	98
5.6. Развитие инфраструктуры автобусных перевозок	101
6. РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ГОСОРГАНОВ И БИЗНЕС-СРЕДЕ ПО РАСПРОСТРАНЕНИЮ ПЕРЕДОВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ОПЫТА	104
6.1. Рекомендации государственным органам по распространению передового регионального опыта.....	104
6.2. Рекомендации автопредприятиям пассажирского транспорта и их ассоциациям	106
Итоговые выводы и достижения проекта	110
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	112
Список использованных источников:	243

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ, УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ, СИМВОЛОВ, ЕДИНИЦ И ТЕРМИНОВ

АСПР	– Агентство РК по стратегическому планированию и реформам
МИИР	– Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК
МНЭ	– Министерство национальной экономики РК
МФ	– Министерство финансов РК
МВД	– Министерство внутренних дел РК
НПП	– Национальная палата предпринимателей РК «Атамекен»
МИО	– Местный исполнительный орган
УО	– Уполномоченный орган
КАО	– Союз автотранспортников Казахстана
НПА	– Нормативно правовые акты
УАТ	– Управление автомобильного транспорта
АТ	– Автомобильный транспорт
АТП	– Автотранспортное предприятие
КАП	– Коммунальное автотранспортное предприятие
ГПО	– Гражданско-правовая ответственность
ПК	– Предпринимательский Кодекс РК
АТС	– Автотранспортное средство
СМИ	– Средства массовой информации
МСБ	– Малый средний бизнес
ИП	– Индивидуальный предприниматель
НДС	– Налог на добавленную стоимость
КПН	– Корпоративный подоходный налог
ТОО	– Товарищество с ограниченной ответственностью
ИП	– Индивидуальный предприниматель
БДД	– Безопасность дорожного движения
ПДД	– Правила дорожного движения
ДТП	– Дорожно-транспортное происшествие
ПТБ	– Производственно-техническая база
ПС	– Подвижной состав
ГСМ	– Горюче-смазочные материалы
КРС	– Контрольно ревизионная служба
СРО	– Саморегулируемая организация
ЭБ	– Электронное билетирование
БУС	– Билетно-учётная система
ОТ	– Общественный транспорт

ВВЕДЕНИЕ

Выполнение настоящего проекта «Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование), разработка рекомендаций для предприятий, государственных органов и по совершенствованию законодательной базы» (далее Проект) осуществлено за счет целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS». Все права на материалы исследования принадлежат Корпоративному Фонду «KAZLOGISTICS».

Данный проект представляет собой четвёртое исследование КАО, выполненное при финансировании СТК. В 2015-2018 гг. были выполнены работы, раскрывающие ряд проблем сферы пассажирских автобусных перевозок:

1. **«Экономическое обоснование освобождения от уплаты КПП 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. Экономическое обоснование освобождения от уплаты КПП и НДС автобусных парков было представлено в МНЭ РК и МИИР РК. 10 декабря 2020 года на официальном сайте Президента РК опубликована информация о подписании главой государства Закона РК «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РК «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс)», где пассажирские автобусные перевозки освобождаются от НДС на 3 года, начиная с 01.01.2021 г.

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

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 (далее ДК);

3. **«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»** была призвана содействовать скорейшей реализации ДК и приведению организации пассажирских автобусных перевозок в соответствие с требованиями законодательства РК.

В рамках выполнения этого проекта были подготовлены методические рекомендации для работников МИО, охватывающие все вопросы управления перевозками пассажирского автотранспорта с отражением технологической последовательности действий специалистов по организации перевозок.

Эти рекомендации после совместного рассмотрения со специалистами комитета транспорта, были направлены в МИО регионов и городов с официальным сопроводительным письмом МИИР РК (№28-01-28-4/488 от: 22.02.2019 г.) в виде методической помощи центрального уполномоченного в автомобильном транспорте органа. Т.о. каждое из выполненных ранее исследований имели конкретное прикладное значение и внесли значительный вклад в дело совершенствования нормативной базы, обновления парка и процесса организации пассажирских автобусных перевозок, которые для Казахстана имеют огромное значение в социально экономическом плане.

В этой сфере перевозок, по данным МИИР РК, на автотранспорт приходится 88% от общего объема перевозок. При этом на 2 684 регулярных маршрутах занято 619 перевозчиков и участвует более 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 охвачено регулярным сообщением, что составляет 75 %.

При этом, функционирование пассажирского автотранспорта республики в настоящее время сопровождается значительными проблемами не решенными до последнего времени. Это относится к низкому уровню безопасности дорожного движения и качеству транспортного обслуживания населения. Проблемы деятельности пассажирского автотранспорта обусловлены хроническим недофинансированием, где регулируется тариф на проезд (городские и пригородные перевозки), и массовым развитием нелегальных перевозок в междугородном межобластном сообщении.

Улучшению ситуации в сфере автобусных пассажирских перевозок посвящена и эта исследовательская деятельность. В частности целью проекта является анализ опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование) и разработка рекомендаций.

Задачами проекта являются: Анализ ситуации и проблем за истекший период работы пассажирских перевозчиков в условиях нерегулируемого рынка; Анализ структуры и организации пассажирских автобусных перевозок и выявление проблем; Выявление путей решения проблем управления пассажирскими перевозками; Разработка рекомендаций государственным органам и перевозчикам по совершенствованию управления перевозками.

Выполнение этого исследования направлено на анализ и распространение положительного опыта регионов в решении вышеуказанных проблем. В частности, в работе рассмотрены мероприятия по организации субсидирования убытков перевозчиков в г. Алматы, положительный опыт распространения электронного билетирования на городских и пригородных пассажирских перевозках в стране.

1. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. Анализ состояния пассажирского автотранспорта – организационные, технические аспекты

По данным Бюро национальной статистики Агентства РК по стратегическому планированию и реформам пассажирооборот по всем видам перевозок составляет – 295,5 млрд. пасс-км, объем перевозок пассажиров – 23,8 млрд. пасс. Основные показатели развития сферы автоперевозок за период 2011 - 2019 гг. представлены на *рисунках 1-3*.



Источник: Данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1]

Рисунок 1. Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в 2011-2019 гг.



Источник: Данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1]

Рисунок 2. Пассажирооборот автомобильным транспортом в 2011-2019 гг.

Как видно из данных Бюро национальной статистики АСПР РК автотранспорт сохраняет тренд развития по показателям транспортной работы.



Источник: Данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1]

Рисунок 3. Распределение объемов перевозок пассажиров по видам транспорта

Следует отметить, что данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1] по основным показателям работы автотранспорта не в полной мере отражают истинное состояние отрасли. Это связано с отсутствием механизма сбора точных данных о работе автотранспортных предприятий и принятой методикой расчета объемов перевозок, грузооборота и пассажирооборота, который основывается на численности подвижного состава без учета разной интенсивности его использования в зависимости от вида перевозок и условий перевозок. Так, например, применяемой методикой не учитывается, что степень использования автобусов у индивидуальных владельцев (56,5% от общей численности) значительно ниже, чем у автобусов занятых перевозкой пассажиров на регулярных маршрутах. Также автобусы, находящиеся во владении предприятиями разных отраслей экономики Казахстана, осуществляют перевозки с намного меньшей интенсивностью. В результате эти данные представляются нами завышенными более чем в 2 раза. В условиях отсутствия других достоверных источников по работе автотранспорта в настоящей исследовательской работе вынуждены приводить эти официальные данные.

Численность подвижного состава

Количество автобусов в Казахстане в 2019 году составило 86 613 ед. Динамика изменения численности парка отражена в *таблице 1*.

Таблица 1. Численность автобусов в Казахстане в 2013-2019 годах

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
всего	100 983	98 954	97 688	98 652	90 430	89 291	86 613
в т. ч.: в ИП	58 022	57 815	56 909	57 325	51 085	...	46 633
в юр. лицах	42 961	41 139	40 779	41 327	39 345		39 980
% в ИП	57,5%	58,4%	58,3%	58,1%	56,5%		53,8%

Источник: Данные Комитета транспорта МИИР РК [2]

Как видно из *таблицы 1* число автобусов, начиная с 2013 года, снижается как у индивидуальных владельцев, так и у юридических лиц.

Пассажи́рские перево́зки в Казахстане осуществляются в международном, межобластном, внутриобластном, городском и пригородном сообщениях. Распределение и количество предприятий по видам сообщений приведено в *таблице 2*. По этим данным заметно, что в численном отношении преобладают предприятия, осуществляющие перевозки в городском и межрайонном (внутриобластном) сообщении. Надо отметить, что ряд предприятий практикует совмещение деятельности по разным видам сообщений (*смешанные виды перевозок*). Вместе с тем, технические требования к подвижному составу, работающему на городском маршруте или междугородном сообщении, принципиально различаются, что не позволяет унификацию их использования.

Таблица 2. Количество перевозчиков по видам сообщений

№	Регионы	Количество перевозчиков по видам сообщений				
		городской	пригородный	внутрирайонный	межрайонный	межобластной
1	г. Нур-Султан	6	3	-	-	1
2	г. Алматы	18	49	-	-	47
3	г. Шымкент	24	-	-	-	11
4	Акмолинская обл.	12	6	25	25	20
5	Алматинская обл.	14	3	7	15	6
6	Атырауская обл.	15	12	7	3	2
7	Актюбинская обл.	2	-	6	13	2
8	Карагандинская обл.	24	21	9	14	7
9	Костанайская обл.	9	11	8	19	2
10	Кызылординская обл.	1	1	12	23	10
11	ЗКО	6	2	19	11	1
12	ВКО	24	-	22	77	27
13	СКО	37	9	20	72	31
14	Туркестанская обл.	6	-	23	12	31
15	Павлодарская обл.	11	1	33	34	6
16	Жамбылская обл.	10	-	15	12	12
17	Мангыстауская обл.	6	3	13	7	1
Всего		343	121	219	337	217

Источник: Данные Комитета транспорта МИИР РК [2]

Численность маршрутов в Казахстане составляет 2684 ед. Из них городские маршруты составляют значимую часть (38,5%). Количество маршрутов по видам сообщений, а также численность предпринимателей, осуществляющие таксомоторные и нерегулярные перевозки, приведены в *таблице 3*.

Таблица 3. Состояние маршрутов в регулярных, нерегулярных и таксомоторных перевозках

№ п/п	Регионы	Регулярные маршруты					Таксомоторные (перевозчики подавшие уведомление)		Нерегулярные (перевозчики получившие лицензии)	
		городс- кие	приго- родные	межрай- -онные	внутри- районные	меж- област- ные				
							перевозчики	такси	перевозчики	такси
1	Г. Нур-Султан	64	23	-	-	-	24	1300	-	-
2	г. Алматы	18	49	-	-	-	4	274	41	46
3	г. Шымкент	76	-	-	-	-	11	905	2	4
4	Акмолинская обл.	64	31	33	59	19	132	256	27	54
5	Алматинская обл.	54	11	54	14	8	19	-	37	123
6	Атырауская обл.	15	12	3	2	2	50	600	20	20
7	Актюбинская обл.	52	-	18	6	4	50	810	45	56
8	Карагандинская обл.	103	30	58	11	24	30	950	60	112
9	Костанайская обл.	53	17	58	10	5	-	-	32	43
10	Кызылординская обл.	27	6	71	101	12	13	484	21	46
11	ЗКО	28	6	23	45	2	4	500	19	31
12	ВКО	145	10	51	83	21	1620		76	120
13	СКО	37	9	72	20	31	1	1196	22	22
14	Туркестанская обл.	59	-	41	105	126	32	2450	84	110
15	Павлодарская обл.	62	1	53	38	8	22	-	51	51
16	Жамбылская обл.	42	-	22	75	21	3	115	19	43
17	Мангыстауская обл.	18	4	13	17	1	10	354	73	218
Всего		1 035	209	570	586	284	2 025	10 194	629	1 099

Источник: Данные Комитета транспорта МИИР РК [2]

Предпринимательство на регулярных маршрутах пассажирских перевозок в форме ИП

В Казахстане вследствие убыточности работы пассажирского автотранспорта на регулярных маршрутах массовое распространение получила практика ухода от налогообложения путем осуществления перевозок в рамках малого бизнеса, то есть в форме индивидуального предпринимательства. Такая форма деятельности позволяет не только снизить расходы на налоги, но и избежать затрат на содержание производственно-технической базы, на содержание штата диспетчеров и ремонтных рабочих. В рамках этой деятельности не ведутся работы по профилактике безопасности, то есть содержание инспекторов по безопасности, не ведутся работы по профилактическому техническому обслуживанию (ТО-1, ТО-2), отсутствуют контрольно-ревизионные службы.

Зачастую предприятия в форме ИП не имеют собственной гаражной службы и производственно-технической базы, имеют в малом количестве или вовсе не имеют собственный подвижной состав. Для осуществления перевозок они привлекают индивидуальных собственников автобусов, возлагая на них все затраты на приобретение топлива и запасных частей. При этом они не проходят предрейсовый/послереисовый медицинский и технический осмотры автобуса, что влияет на безопасность перевозок.

При привлечении таких собственников автобусов к перевозкам не обеспечивается контроль за исполнением нормативных требований к перевозчикам со стороны ИП, организующего перевозки по маршрутам, и со стороны МИО. Внедрение передовых технологий перевозочного процесса встречает сопротивление индивидуальных собственников. Привлекаемый извне парк не всегда соответствует специфическим требованиям перевозок по видам сообщения (большие низкопольные автобусы – для городских и автобусы с откидными мягкими сиденьями – для междугородных перевозок).

Таким образом, данное явление – существование малых предприятий в форме ИП с привлечением индивидуальных собственников автобусов на перевозки, негативно влияет на развитие регулярных пассажирских перевозок. Распространенность этого явления представлена в *таблице 4*, по которой видно, что численность автобусов у индивидуальных собственников превышает количество автобусов у юридических лиц.

Таблица 4. Распределение АТС по принадлежности – юридические и физические лица, 2017 г.

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

Примечание: анализ Союза автотранспортников Казахстана

Предприятия пассажирского автотранспорта

В настоящее время пассажирские перевозки осуществляют предприятия с частной формой деятельности и предприятия с государственным участием (муниципальные, коммунальные). В *таблице 5* приведены данные по форме участия государства по регионам страны.

Таблица 5. Автобусные парки в разрезе регионов

№ п/п	Регионы	Частные автобусные парки		Автобусные парки с государственным участием	
		количество парков	наличие автобусов	количество парков	наличие автобусов
1.	г. Нур-Султан	5	449	1	682
2.	г. Алматы	20	944	1	889
3.	г. Шымкент	23	983	1	300
4.	Акмолинская обл.	8	287	-	-
5.	Алматинская обл.	14	275	-	-
6.	Атырауская обл.	2	164	-	-
7.	Актюбинская обл.	1	220	1	175
8.	Карагандинская обл.	61	1664	-	-
9.	Костанайская обл.	7	435	-	-
10.	Кызылординская обл.	-	-	1	636
11.	ЗКО	6	555	-	-
12.	ВКО	42	1793	2	200
13.	СКО	11	349	-	-
14.	Туркестанская обл.	25	682	-	-
15.	Павлодарская обл.	9	436	1	100
16.	Жамбылская обл.	29	1237	-	-
17.	Мангыстауская обл.	30	378	-	-
Всего:		291	10 851	8	2 982

Источник: Данные Комитета транспорта МИИР РК [2]

Междугородные, межобластные и международные перевозки.

По информации МИИР РК, насчитывается 137 международных маршрутов, где занято 69 перевозчиков, эксплуатирующих 368 автобусов, износ которых составляет 79%. На 254 междугородных и межобластных маршрутах занято 83 перевозчика, эксплуатирующих 4500 автобусов, износ которых составляет 73%. Крайне высокий износ парка связан с тяжёлым финансовым положением перевозчиков, недобросовестной конкуренцией со стороны нелегальных перевозчиков и других факторов.

Междугородные, межобластные и международные регулярные перевозки подробно описаны в 2018 году в исследовательском проекте «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». Следует отметить, что с того периода позитивных изменений в этой сфере не наблюдается.

Более того, с начала введения 16 марта 2020 г. в стране карантина, запрещена деятельность автопредприятий и автовокзалов в сфере межобластных и международных перевозок, что усугубило их тяжёлое положение. После возобновления работы авиации и железнодорожных пассажирских перевозок, ассоциации автобусных перевозок ходатайствовали о начале работы с соблюдением санитарных требований. Но, несмотря на согласование с Главным государственным санитарным врачом РК, регламента перевозок, обеспечивающего санитарную безопасность, Постановлением МЗ РК №50 от 28 августа 2020 года «О внесении изменений и дополнений в постановление Главного государственного санитарного врача РК №48 от 15 августа 2020 года», **продлено действие запрета** на междугородные, межобластные, международные перевозки.

Таким образом, в настоящее время (на 11 января 2021 года) несколько тысяч человек продолжает оставаться без работы, сотни автопредприятий и 36 автовокзалов (автостанций) понесли невозполнимые финансовые потери и доведены до банкротства из-за более 9 месяцев простоя, объясняемое намерениями министерства здравоохранения РК ограничить распространение вируса в период пандемии.

При этом надо отметить, что бизнес возмущён тем, что в действительности, как хорошо известно, уполномоченным органам и МИО, пассажирские перевозки автотранспортом в межобластном, междугороднем направлении не останавливались. Для решения проблем населению в это сложное время необходима свобода перемещения и поэтому весь пассажиропоток ушёл в теневой бизнес.

С начала пандемии тысячи автобусов и такси нелегальных перевозчиков, возят пассажиров без соблюдения каких либо норм санитарной безопасности, без обеспечения БДД. Таким образом, законопослушные предприниматели оказались искусственно выдавлены из действующего рынка перевозок.

Ассоциации перевозчиков при содействии НПП РК «Атамекен» и СТК «Казлогистикс», активно работают с уполномоченными органами и, как отмечалось выше в настоящее время межобластные и международные перевозки, соответствуют требованиям Приложений 12 и 15 к постановлению Главного государственного санитарного врача РК №43 от 26.06.2020 года. Регламент работы автобусов и автовокзалов был согласован в течение июня-июля месяцев 2020 г.

Ожидается, что в январе 2021 года, межведомственная комиссия правительства рассмотрит возобновления работы в этой сфере перевозок. Вместе с тем, очевидно, что из-за почти года простоя, предприятиям в сфере межобластных, международных перевозок требуются меры государственной поддержки в виде налоговых льгот или другой финансовой помощи.

Организация пассажирских автоперевозок по регулярным маршрутам в городском, пригородном и внутриобластном сообщении

В соответствии с законодательством РК пассажирские перевозки автотранспортом на городских, пригородных и внутриобластных маршрутах организуются МИО областей, городов республиканского значения и столицы, внутрирайонные перевозки организуются акиматами районов.

Краткая последовательность мероприятий по организации этих перевозок следующая. По окончании сроков действующих договоров между МИО и перевозчиками по маршрутам, а также при изменениях в маршрутной сети города (вводе новых и упразднения некоторых маршрутов, изменения схемы движения и численности автобусов на отдельных маршрутах) МИО проводит конкурсы на право эксплуатации маршрутов. О проведении конкурса дается объявление в средствах массовой информации (газетах, телевидении). Далее собираются сведения о маршрутах, принимаются заявки на участие в конкурсе от перевозчиков, формируются лоты и проводится конкурс.

Выбор перевозчиков по каждому маршруту производится по ряду характеристик перевозчиков. Победителем конкурса признается перевозчик, предложивший наилучшие условия перевозок с учетом качественного обслуживания пассажиров и обеспечения безопасности перевозок. Критериями отбора лучших перевозчиков являются срок эксплуатации подвижного состава, наличие автобусов в личной собственности или приобретенных в лизинг/кредит, наличие автобусов отечественного производства, опыт работы на пассажирских перевозках, наличие производственно-технической базы, наличие резервного подвижного состава, а также дополнительные условия.

По результатам конкурса с перевозчиками, победившими на конкурсе, заключается договор об организации пассажирских перевозок. В нем предусматриваются все требования к осуществлению перевозок: расписание и схема движения по маршрутам, количество, марка подвижного состава, количество резервного подвижного состава.

Для осуществления беспрепятственных перевозок МИО выдает перевозчику разрешительные документы на каждый маршрут и на каждое транспортное средство.

В целом все основные элементы организации перевозок пассажиров по регулируемым тарифам распределены между государственными органами и перевозчиками в следующем порядке.

Перевозчик после получения разрешительных документов организует технологический процесс непосредственного выполнения перевозок. В него входят следующие основные элементы:

- организация перевозок по графикам и расписаниям движения автобусов по маршрутам;
- организация предсменного и послесменного медицинского осмотра водителей;
- организация предсменного и послесменного технического осмотра автобусов;
- организация технического обслуживания и ремонта автобусов;
- организация проведения периодического технического осмотра автобусов;
- проведение мероприятий по профилактике безопасности перевозок;
- организация экономической и финансовой отчетности исполнения перевозок;
- организация контроля исполнения расписания движения;
- организация полноты сбора доходов от перевозок.

В перечень функций **МИО** входят следующие элементы технологического процесса организации пассажирских перевозок:

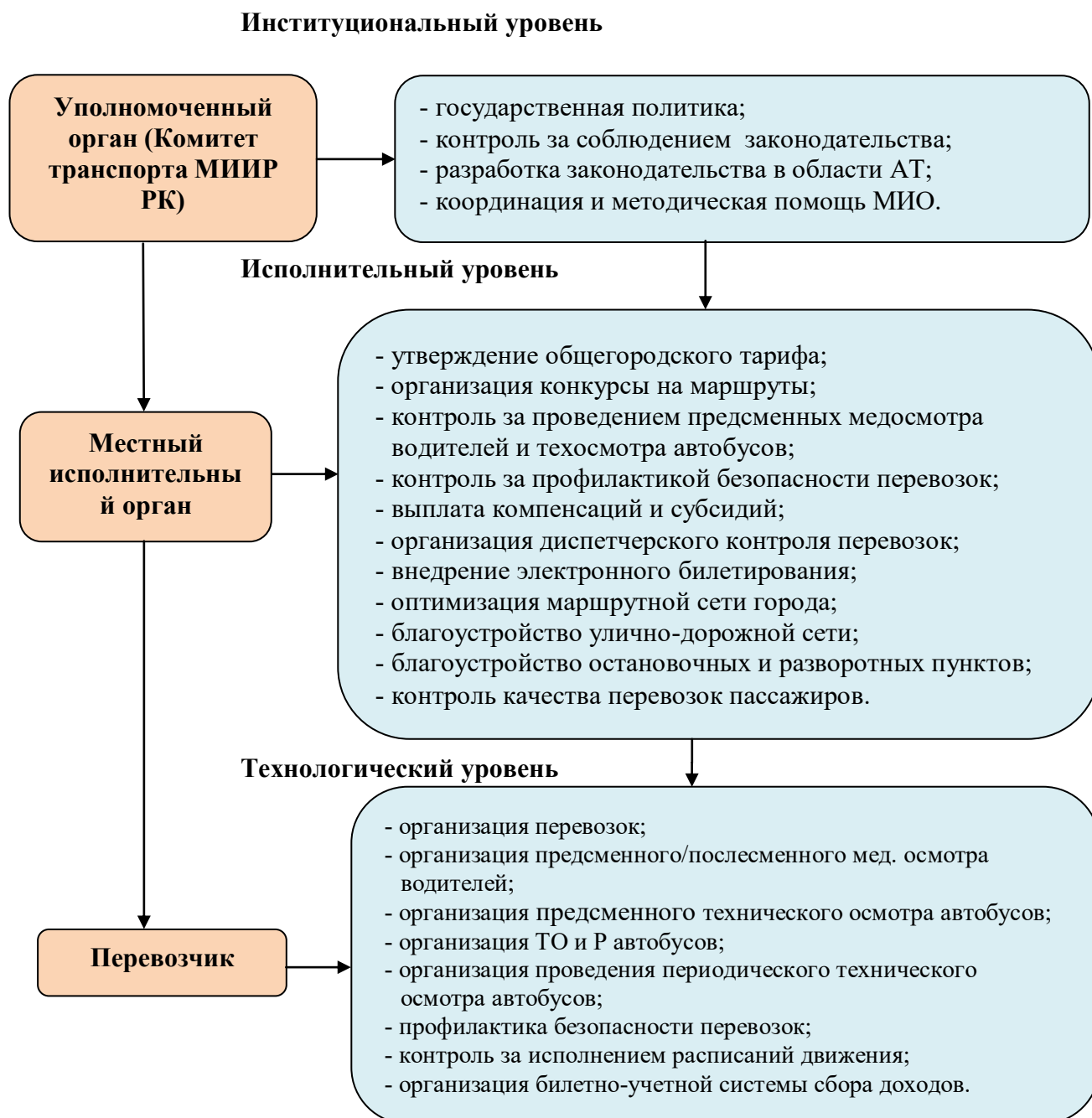
- периодически проводит расчет и устанавливает общегородской размер тарифа на проезд пассажиров;
- проводит конкурсы на право эксплуатации маршрутов;
- осуществляет контроль за организацией и проведением перевозчиками предсменных/послесменных медицинского осмотра водителей и технического осмотра автобусов;
- осуществляет контроль за проведением мероприятий по профилактике безопасности перевозок;
- организует выплату перевозчикам компенсаций за проезд льготных категорий пассажиров;
- организует выплату перевозчикам субсидий за убытки от осуществления перевозок;
- организует диспетчерский контроль за соблюдением перевозчиками графика и расписаний движения;
- организует внедрение системы электронного билетирования на городских и пригородных перевозках пассажиров;
- проводит оптимизацию маршрутной сети города;
- проводит мероприятия по обеспечению надлежащего состояния улично-дорожной сети города;
- проводит мероприятия по обеспечению надлежащего состояния транспортной инфраструктуры (остановочных пунктов и конечных/разворотных пунктов);
- организует контроль качества транспортных услуг, оказываемых пассажирам.

Центральный исполнительный орган (**уполномоченный орган**) осуществляет следующие функции по организации перевозок:

- осуществляет государственную политику в области пассажирского автотранспорта;

- осуществляет контроль за соблюдением норм законодательства в сфере пассажирского автотранспорта;
- разрабатывает проекты изменений и дополнений в законодательство РК, разрабатывает и утверждает нормативные правовые акты в области автотранспорта;
- осуществляет координацию и методическую помощь МИО в области автотранспорта.

Схема взаимодействия государственных органов и перевозчиков приведена на *рисунке 4*.



Примечание: схема составлена по результатам анализа Союза автотранспортников Казахстана

Рисунок 4. Схема организации перевозок пассажиров

Полный перечень законодательных и подзаконных актов, положений и стандартов по организации перевозок был приведён в проекте «Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных перевозок...», выполненном в 2018 году при финансировании КФ СТК «Казлогистикс». В рамках выполнения этого проекта были подготовлены рекомендации, направленные в МИО регионов и городов, с официальным сопроводительным письмом МИР РК (№28-01-28-4/488 от: 22.02.2019 г.) в виде методической помощи ЦУО.

В связи с этим, нет необходимости перечисления всех норм, но следует особо отметить, имеющий особое значение «Типовой договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа», утверждённый приказом МИР РК №348 от 26 марта 2015 года, оговаривающий основные взаимные обязательства и ответственность МИО и перевозчика. В вышеуказанный документ внесены существенные изменения, защищающие права и интересы перевозчиков. Отметим основные поправки в приказ, вступившие в силу 22 мая 2020 года:

1. подпункт 1) пункта 2 Приказа - перевозчик обязан не допускать выхода на маршрут АТС, не прошедших предрейсовый (предсменный) и обязательный технический осмотр, а также не заключивших договора обязательного страхования ГПО владельцев АТС и договора обязательного страхования ГПО перевозчика перед пассажирами.

Данный пункт предусматривает условия, необходимые для обеспечения технически исправного состояния автотранспортных средств, а также направлен на недопущение выезда на маршрут автотранспортных средств, не обеспеченных настоящими Условиями.

2. подпункт 4) пункта 2 Приказа - перевозчик обязан в соответствии со статьей 13 Закона РК от 21 сентября 1994 года «о транспорте в РК» осуществлять безвозмездные перевозки отдельных категорий граждан или предоставлять им иные льготы по проезду.

Данный пункт предусматривает обязанность местного исполнительного органа (далее МИО) заключить соответствующий договор с перевозчиком в соответствии со статьей 13 Закона РК «о транспорте в РК» для обеспечения льготного проезда отдельных категорий граждан.

3. подпункт 1) пункта 3 Приказа - организатор обязан в соответствии с законодательством РК обеспечить наличие, оформление и содержание установленных пунктов посадки и высадки пассажиров, подъездных и подъездных путей к ним маршрута, предусмотренных настоящим Договором, в пределах административно-территориальной единицы.

Подпункт 2) пункта 3 приказа - организатор обязан в пределах административно-территориальной единицы обеспечить состояние автомобильных дорог, расположенных в пути следования маршрута, предусмотренного настоящим договором, а также их обустройство в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения.

4. подпункт 3) пункта 3 Приказа - организатор обязан осуществлять контроль за соблюдением установленного графика автобусов, микроавтобусов, троллейбусов, а также за выполнением пункта 4 настоящего Договора.

Данный пункт предусматривает возможность осуществления МИО контроля за своевременным исполнением регулярных перевозок и выполнением перевозчиком обязательств по обновлению подвижного состава.

5. пункт 4 Приказа - перевозчик обязан обновить используемые на маршруте автобусы, микроавтобусы, троллейбусы в полном объеме действия настоящего Договора согласно Приложению 1 к настоящему Договору:

- по истечении двух лет со дня заключения настоящего Договора на городских (сельских) и пригородных маршрутах;
- на внутрирайонных, межрайонных (междугородных внутриобластных), междугородных межобластных маршрутах по истечении трех лет со дня заключения настоящего Договора.

Данный пункт был продлен на 1 год с целью поддержки и развития регулярных маршрутов в сельские и отдаленные населенные пункты на внутрирайонных, межрайонных (междугородных внутриобластных), междугородных межобластных маршрутах, обязанность по обновлению подвижного состава перевозчика установлена по истечении 3-х лет с момента заключения договора.

6. пункт 6 Приказа - организатор при выявлении нарушений условий настоящего Договора, за исключением нарушений существенных условий, указанных в пункте 8 настоящего договора, вправе обязать перевозчика устранить их в срок не менее десяти, но не более двадцати календарных дней, установленных организатором со дня уведомления данного перевозчика.

В случае не устранения организатором выявленных нарушений условий настоящего Договора в установленный срок, **настоящий договор расторгается в судебном порядке.**

В случае нарушения договорных обязательств, за исключением нарушений условий настоящего пункта, перевозчик предусматривает обязанность их устранить в пределах времени, предоставленного местным исполнительным органом. В свою очередь, срок устранения нарушений устанавливается в зависимости от количества нарушенных задач с 10 по 20 календарных дней:

- если нарушено до 50% от условий договора, то на устранение нарушений предоставляется 10 календарных дней;
- если в период от 50% до 100% от условий договора прибавляется 1 календарный день за каждые 5% за 10 календарных дней, то есть 55% - на устранение нарушений дается 11 календарных дней. Таким образом, если количество нарушенных обязанностей составляет 100%, то дается 20 календарных дней.

Пункт 9 приказа - в случае невыполнения перевозчиком, обслуживающим маршрут, входящий в перечень социально значимых автомобильных сообщений, подлежащих субсидированию, условий пункта 4 настоящего Договора, настоящий договор расторгается в судебном порядке.

Данные пункты предусматривают, что в случае невыполнения перевозчиком, обслуживающим маршрут, входящий в перечень социально значимых автомобильных сообщений, подлежащих субсидированию, обязанности обновить подвижной состав, договор расторгается в судебном порядке. То есть суд рассматривает причину невозможности исполнения обновления перевозчиком, обслуживающим социально значимые автомобильные маршруты. При этом суд проверяет надлежащее и своевременное исполнение МИО обязанности по субсидированию убытков данного перевозчика. В случае, если МИО не выполнит полностью обязанности субсидирования и перевозчик подтверждает, что приняты все доступные меры для обновления подвижного состава, то он будет иметь возможность опротестовать расторжение договора в суде.

9. Таблица 2 Приложения 1 к Приказу - таблица по обновлению автобусов, микроавтобусов, используемых на внутрирайонных, межрайонных (междугородных внутриобластных), междугородных межобластных маршрутах.

В данной таблице предусмотрены упрощенные требования по срокам эксплуатации и количеству транспортных средств, осуществляющих перевозку маршрутов (по сравнению с ранее действовавшим графиком).

Учитывая требования вышеуказанного приказа, ассоциациям перевозчиков необходимо на местах обеспечить внесение соответствующих изменений в действующие договоры МИО.

Безопасность дорожного движения (БДД)

Анализ причин дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и предложения по снижению аварийности

ДТП являются в первую очередь следствием неудовлетворительной организации БДД хозяйствующими субъектами.

Организация БДД зависит от:

1. УО по БДД;
2. Центральных УО, курирующих вопросы подготовки водителей;
3. МИО;
4. Организаций, осуществляющих проектирование, строительство и аудит безопасности дорожной инфраструктуры;
5. Юридических, физических лиц и ИП, деятельность которых связана с эксплуатацией автотранспортных средств.

Также источниками ДТП являются другие участники дорожного движения: пешеходы или пассажиры.

Анализ причин возникновения ДТП

По статистике, основными причинами ДТП являются:

- превышение скорости движения (28-30%);
- нарушение ПДД при проезде пешеходных переходов (8-14%);
- выезд на полосу встречного движения (3-6 %);
- переход пешеходами проезжей части дорог (3-4%);
- управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения (около 2%).

Основной причиной происходящих ДТП является отсутствие системной деятельности по обеспечению БДД, в результате чего отсутствует взаимодействие между субъектами дорожной безопасности, что обусловило высокий уровень смертности на наших автодорогах.

По данным УО, автобусный парк РК по состоянию на 01.01.2019 года составляет 86 613 единиц, из них 46 633 принадлежат индивидуальным владельцам, т.е. доля физических лиц в сфере автобусных перевозок преобладает. В основном они заняты или на нелегальных перевозках или формально переданы арендаторам-перевозчикам, где медицинские осмотры водителей и технические осмотры автобусов не проводятся.



Источник: Данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1]

Рисунок 5. Распределение автобусов между юридическими и физическими лицами

Как видно из *рисунка 5*, перевозкой пассажиров автобусами в большинстве занимаются физические лица, которые, как правило, не имеют производственной базы и необходимой квалификации по обеспечению грамотной технической эксплуатации, что создает угрозу безопасности движения.

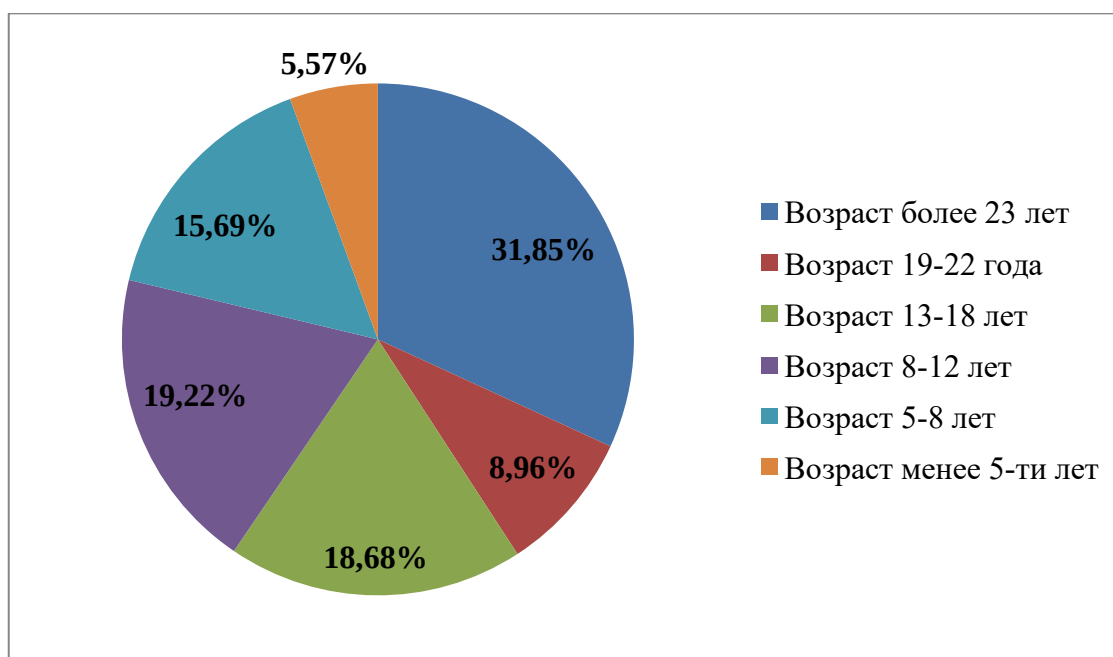
Превышение количества автобусов у индивидуальных владельцев по сравнению с юридическими лицами свидетельствует о несовершенстве налогового законодательства и неэффективной государственной политике в автотранспортной отрасли.

Основанием для этого утверждения является то, что перевозка пассажиров АТ – вид экономической деятельности при эксплуатации источника повышенной опасности и с точки зрения БДД, ею должны заниматься специализированные АТП с полным технологическим циклом производства.

Поэтому одним из направлений государственной политики в сфере БДД должен быть планомерный переход субъектов МСБ в статус специализированных АТП, который обусловит развитие собственной ПТБ и наличие собственного подвижного состава, с подготовкой кадров.

При этом надо отметить, что часть индивидуальных владельцев автобусов зарегистрированы, как ИП, но некоторые из них занимаются предпринимательством без разрешительных документов. Также известно, что в сфере перевозок действуют ИП, которые привлекают физические лица (собственников АТС) для бизнеса. Вместе с тем, информации об удельном весе ИП и индивидуальных владельцев в Бюро национальной статистики нет.

Возраст и техническое состояние АТС является одним из 3-х основных факторов БДД. На *рисунке 6* по данным на 01.01.2020 г. года возраст парка автобусов в РК выглядит следующим образом:



Источник: Данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1]

Рисунок 6. Распределение автобусов в Казахстане по срокам эксплуатации

Как показывает анализ, более 30% автобусов старше 23 лет, 9% старше 19 лет и 19% автобусов старше 13 лет. Итого более 60% парка автобусов физически изношены.

Состояние аварийности на автодорогах Казахстана

По данным Бюро национальной статистики АСПР РК, динамика ДТП на автодорогах за последние пять лет выглядит следующим образом (таблица 6).

Таблица 6. Динамика аварийности на дорогах Казахстана

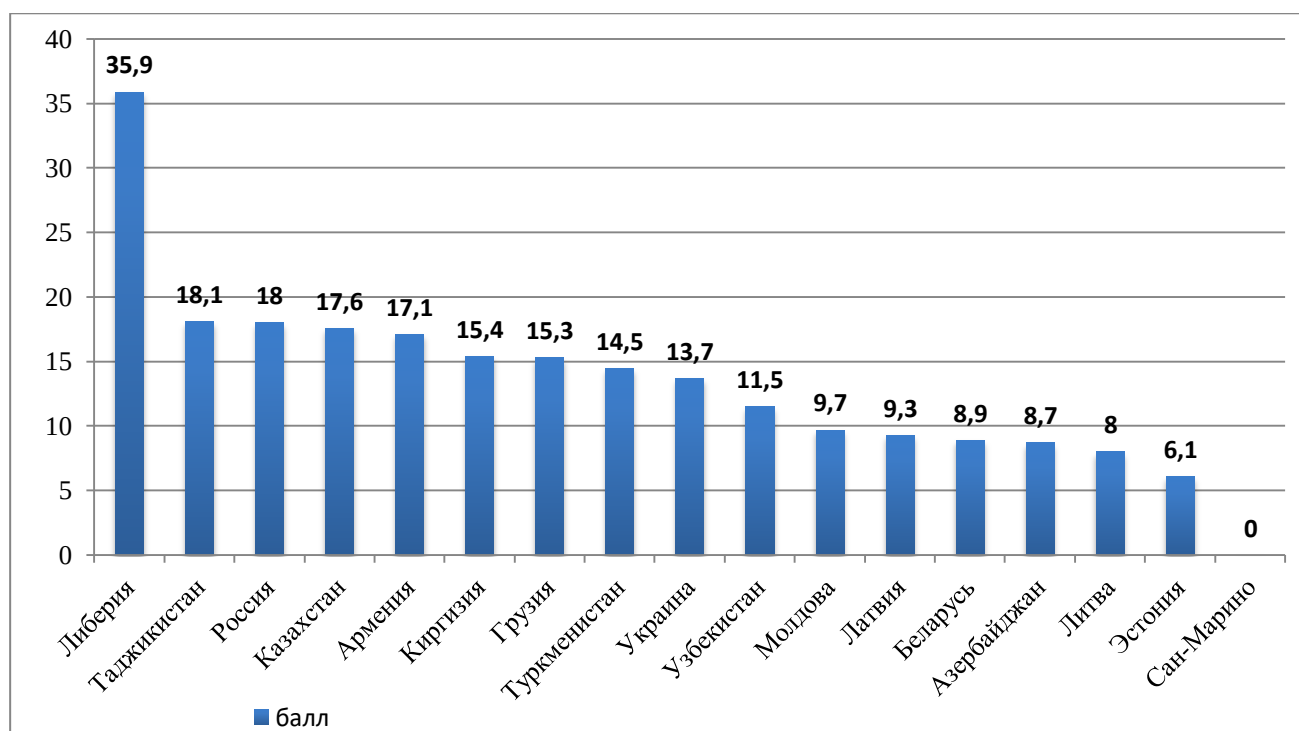
	2015	2016	2017	2018	2019
Число происшествий	18 890	17 974	17 019	15 771	16 614
Погибло, человек	2 453	2 390	2 086	2 096	1 947
Ранено, человек	24 055	23 389	22 256	20 445	15 420

Источник: Данные Бюро национальной статистики АСПР РК [1]

Анализ показывает, что количество ДТП по итогам 2019 года больше, по сравнению с предыдущим 2018 годом, но за 5 лет имеет тенденцию снижения. Вместе с тем, аварийность на автодорогах страны сохраняет негативную картину. По количеству погибших людей от ДТП на 100 тыс. населения страны мы находимся в группе стран с высоким уровнем смертности.

По данным ВОЗ по итогам 2019 года РК занимает 76 место с показателем 17,4 чел. на 100 тыс. населения среди 175 стран мира (<https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic>). Для сравнения Эстония занимает 146-е место с показателем 6,1 чел. и Азербайджан 133-е место с показателем 8,7 чел. на 100 тыс. населения.

На рисунке 7 показан рейтинг стран по уровню смертности от ДТП.



Источник: Данные Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ)

Рисунок 7. Рейтинг стран по уровню смертности от ДТП

Больше всего автомобильных аварий в 2020 году произошло в Алматы, а в Нур-Султане - в восемь раз меньше этого показателя. Таковы данные Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры. Всего с 1 января по 31 августа этого года на дорогах страны произошло более 7500 аварий.

Лидером рейтинга является Алматы, где зафиксировано 1838 ДТП. На втором месте расположилась Алматинская область, в регионе совершено 1229 аварий. Третью строчку заняла Жамбылская область с 594 ДТП.

Меньше всего автомобильных аварий зарегистрировано в Северо-Казахстанской области - 110 фактов. Чуть больше происшествий случилось в Мангистауской области - 145 аварий. Третье место с конца занимает Атырауская область, здесь зафиксировано 159 ДТП.

В столице страны Нур-Султане установлено 236 аварий.

1. Алматы - 1838
2. Алматинская область - 1229
3. Жамбылская область - 594
4. Туркестанская область - 553
5. Восточно-Казахстанская область - 483
6. Павлодарская область - 369
7. Актюбинская область - 357
8. Акмолинская область - 331
9. Карагандинская область - 286
10. Кызылординская область - 275
11. Нур-Султан - 236
12. Шымкент - 204
13. Костанайская область - 197
14. Западно-Казахстанская область - 175
15. Атырауская область - 159
16. Мангистауская область - 145
17. Северо-Казахстанская область – 110

Источник интернет сайт Tengrinews.kz

БДД обеспечивается основными 3-мя факторами:

1. Квалификация водителя;
2. Качество автомобильной дороги;
3. Техническая исправность АТС.

Этими же причинами объясняются существующие проблемы БДД:

- 1) низкий уровень подготовки и культуры вождения водителей;
- 2) неудовлетворительное состояние дорог;
- 3) неудовлетворительное техническое состояние автобусов.

Факторы, воздействующие на БДД в сфере автобусных перевозок.

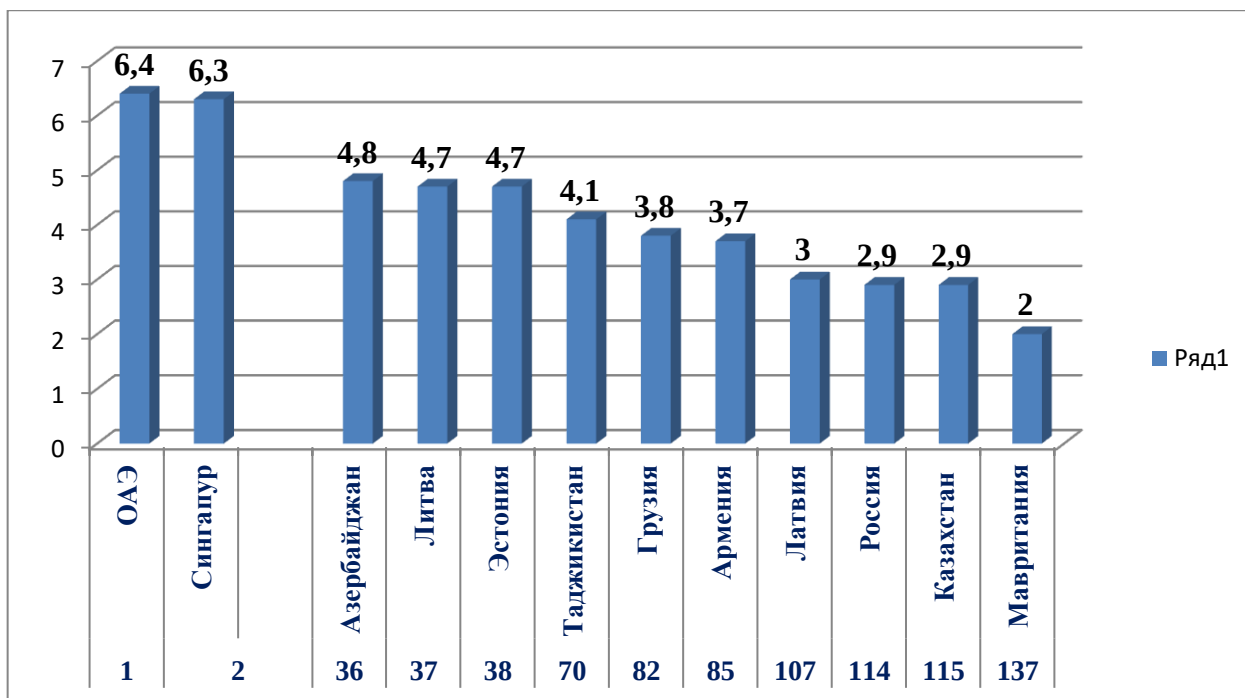
В обеспечении БДД особое значение имеют перевозчики - юридические лица и ИП, деятельность которых связана с эксплуатацией АТС.

В настоящее время большинство автоперевозчиков не участвуют в обеспечении БДД и не осуществляют профилактику ДТП с водительским составом. Это обусловлено отсутствием: финансирования работы по БДД; персональной ответственности руководства предприятий; контроля со стороны уполномоченных органов.

В целом, обеспечение БДД в АТП зависит от его финансового состояния и ответственного отношения руководства предприятия. При этом, на регулярных социально значимых городских маршрутах рентабельность перевозчика должна обеспечиваться МИО. В настоящее время практическое отсутствие субсидирования убытков в регионах привело к отсутствию работы по обеспечению безопасности автобусных перевозок в предприятиях, дефициту водителей категории «D» и критическому износу парка автобусов.

Одной из важнейших причин высокой аварийности является отвлечение водителей на обилечивание пассажиров и выдачу сдачи, поэтому важным фактором обеспечения БДД является внедрение бесконтактного электронного билетирования, о чём подробно излагается далее в работе в соответствующем разделе.

Общеизвестна также зависимость числа ДТП от состояния дорог. Казахстан входит в тридцатку стран с плохим качеством дорог. По данным Всемирного экономического форума (WEF) в рейтинге стран по качеству автодорог (**Quality of roads**) 2017 года Казахстан занимает 115-е место с 2,9 баллами, среди 137 стран мира (Рисунок 8).



Источник: Данные Всемирного экономического форума (WEF)

Рисунок 8. Рейтинг стран по качеству автомобильных дорог

Во внутригородской дорожной сети, проблемой является уменьшение количества кольцевого движения и их переоборудование на х-образные перекрестки, отсутствие освещения пешеходных переходов и автобусных остановок, нагромождение дорог визуальными знаками (рекламные щиты с аудио-видео сопровождением) и др., что также создают угрозу для БДД общественного транспорта.

Органами внутренних дел совместно с инспекцией транспортного контроля ежегодно в ходе рейдовых мероприятий выявляются более 40 тыс. нарушений ПДД со стороны перевозчиков. В 2019 году выявлено 43,7 тыс. нарушений ПДД, допущенных водителями пассажирского транспорта.

В т.ч. 30 фактов управления транспортом в состоянии алкогольного опьянения, 1 827 нарушений правил перевозок пассажиров, багажа, 807 нарушений правил режима труда и отдыха, 364 не прошедшие предрейсовый осмотр транспортного средства и т.п.

Статистика утверждает, что количество ДТП по вине водителей автобусов, ежегодно увеличивается. Если в 2018 году зарегистрировано 496 таких ДТП, при которых 53 человека погибло и 733 получили ранения, то в 2019 году их число увеличилось на 9% (542), погибших на 51% (80) и раненных на 29% (946).

За 6 месяцев 2020 года, несмотря на вводимые ограничительные меры по движению общественного транспорта, по вине водителей автобусов совершено 136 ДТП, при которых 15 человек погибло и 160 получили ранения.

Следует отметить, что более 70% происшествий совершаются с участием пассажирского транспорта, период эксплуатации которых составляет более 10 лет при неудовлетворительном техническом состоянии. К примеру, 18.01.2018 года на 1068 км автодороги «Самара-Шымкент» в Актыбинской области из-за неисправности отопительной системы автобуса произошло возгорание пассажирского автобуса марки «Kassbohrer Setra» (1989 г.в., на учет поставлен в 2005 году), в котором погибли 52 граждан Узбекистана и пострадали 5 человек.

При этом, более 60% из 90 430 ед. списочного парка автобусов принадлежит индивидуальным владельцам, которые в основном заняты или в нелегальной перевозке, или формально переданы арендаторам-перевозчикам, где медицинские и технические осмотры не проводятся, организация БД практически не осуществляется или осуществляется формально.

МВД совместно с МИИР в апреле текущего года утверждена Дорожная карта по повышению БДД на 2020-2022 годы, в рамках которой также предусмотрены:

- совместные мероприятия территориальных Департаментов полиции, Комитета транспорта и МИО для определения стихийных мест посадки и высадки пассажиров на нерегулярных перевозках в междугородном и международном сообщениях, а также соблюдения ими требований законодательства в сфере АТ и дорожного движения;

- проработка вопроса оснащения АТС, осуществляющих нерегулярные перевозки пассажиров и багажа, аппаратурой спутниковой навигации с предоставлением информации о времени, месте, скорости передвижения в режиме реального времени в Комитет транспорта в электронном виде;
- ежемесячное направление в адрес органов внутренних дел списков государственных регистрационных номерных знаков автобусов, у которых срок прохождения техосмотра истек;
- доступ автовокзалов, автостанций, перевозчиков и МИО к единой информационной системе «Техосмотр» для просмотра результатов техосмотра автобусов;
- совместные оперативно-профилактические мероприятия «Автобус», «Безопасная дорога», «Тахограф» и др., с привлечением заинтересованных госорганов и общественности.

В настоящее время реализована интеграция информационной системы «Техосмотр» МИИР с базой данных МВД, в части контроля сроков прохождения технического осмотра транспортных средств, в том числе автобусов. Возможность подобного контроля также предоставлена МИО, администрациям автовокзалов, автостанций и перевозчиков.

В результате в текущем году выявлено и привлечено 11 205 водителей к административной ответственности за эксплуатацию ТС, не прошедших государственный или обязательный технический осмотр. Из них - 435 водителей автобусов (в 2019 году – 35 118, в том числе автобусов – 3 023).

Решение проблем БДД зависит от следующих вопросов:

- Организация работы по обеспечению БДД.

Суть проблем организации БДД заключается в том, что государственная политика в этой сфере не имеет согласованной со всеми ведомствами и общественными организациями долгосрочной стратегии и продуманного механизма реализации планов. Субъекты дорожной безопасности разобщены. Бессистемные меры не могут оказать необходимого воздействия на дорожную инфраструктуру, на состояние транспортных средств и человеческий фактор. Вышеизложенным и объясняется высокий уровень смертности на автодорогах;

- Финансирование деятельности по обеспечению БДД.

Финансирование деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения прямо зависит от рентабельности деятельности хозяйствующих субъектов. Обеспечение рентабельности в сфере регулярных пассажирских перевозок непосредственно зависит от МИО и невыполнение законодательства по субсидированию убытков крайне негативно оказывает влияние на организацию БДД в АТП.

В частности на автобусных перевозках, отсутствие субсидирования убытков, привело к полному отсутствию у субъектов предпринимательства деятельности по обеспечению безопасности, дефициту водителей категории «D» и критическому износу парка автобусов;

- Приведение состояния автодорог в соответствие с требованиями.

Общеизвестна зависимость количества ДТП от состояния дорог. По данным Всемирного экономического форума (WEF) в рейтинге стран по качеству автодорог (**Quality of roads**) 2017 года Казахстан занимает 115-е место с 2,9 баллами, среди 137 стран мира.

По данным МИИР РК протяженность автомобильных дороги международного и республиканского значения составляют 24 000 км, дороги местного значения 71200 км. Дороги населенных пунктов составляет 72 000 км, на которых совершаются более 70% дорожно-транспортных происшествий.

Во внутригородской дорожной сети уменьшение количества кольцевого движения и их переоборудование на х-образные перекрестки, отсутствие освещения пешеходных переходов и автобусных остановок, нагромождение дорог визуальными знаками (рекламные щиты с аудио-видео сопровождением) и др. повышают угрозу БДД общественного транспорта;

- Нормативно правовая база обеспечения БДД.

Краткий анализ законодательства в сфере дорожной безопасности

Обеспечение дорожной безопасности регламентируется Законом РК «О дорожном движении», который в принципе охватывает все аспекты организации этой работы.

Вместе с тем, действующий Закон РК «О дорожном движении» не создал механизма участия субъектов дорожной безопасности в реализации государственной политики.

Кроме того, в Законе отсутствуют такие важные элементы обеспечения БДД, как обеспечение учёта правонарушений на автодорогах и разработка порядка организации БДД на регулярных пассажирских перевозках и обеспечение БДД юридическими лицами и ИП

Серьезным пробелом в обеспечении и организации БДД в стране являются недостатки нормативной базы в сфере БДД. В частности, отсутствует методическое руководство по обеспечению БДД в АТП и субъектах предпринимательства, занятых в сфере перевозки пассажиров и грузов.

Важным инструментом обеспечения соответствия требованиям БДД является контроль и надзор выполнения норм законодательства МИО и субъектами бизнеса. Эта работа центральным УО ведётся неудовлетворительно, что привело к повсеместному несоблюдению своих обязательств МИО и практически бесконтрольной эксплуатации АТС на пассажирских автобусных перевозках.

Вместо обеспечения взаимодействия с общественными организациями, осуществления контроля за соблюдением требований законов в части БДД, координации и методического руководства МИО, центральный УО инициировал передачу в 2013 году контрольных функций в МВД, что привело к полной потере контроля и надзора на пассажирских перевозках.

После того, как общественные организации перевозчиков, СТК «KAZLOGISTICS» и НПП РК «Атамекен» стали поднимать этот вопрос на совещаниях и стали требовать наведения порядка в сфере пассажирских перевозок, в 2019 году контрольно-надзорные функции на автодорогах были возвращены с МВД РК в МИИР РК.

Вместе с тем, возврат функций в МИИР РК в комитет транспорта не привёл к улучшению ситуации на автодорогах. Более того, при бездействии УО, объём нелегальных перевозок пассажиров в сфере междугородных перевозок увеличивается с вытекающими отсюда негативными последствиями.

По заявлению заместителя Председателя комитета транспорта МИИР РК на совещании подкомитета автотранспорта НПП РК «Атамекен» 10.07.2020 г., в МВД функции были переданы со штатной численностью инспекторов, а возврат функций произошёл без учёта кадров, вследствие чего УО не укомплектован кадрами для организации контроля работы автобусов.

Несовершенство законодательства в сфере дорожной безопасности оказывает крайне негативное воздействие на сферу пассажирского автотранспорта. Это наблюдается в Законе РК «О дорожном движении». К примеру:

- в статье 3. «Основные принципы дорожного движения» отсутствует исключение человеческого фактора;
- в статье 8. «Государственная система учета показателей состояния дорожного движения и обеспечения его безопасности» отсутствует доступность основных показателей;
- в статье 10. «Компетенция уполномоченного органа» отсутствует обеспечение учёта правонарушений на автодорогах и ДТП;
- в статье 11. «Компетенция УО по транспорту» отсутствует компетенция по разработке порядка организации и осуществления юридическими лицами и ИП, занятыми на регулярных перевозках пассажиров и багажа, деятельности по обеспечению безопасности;
- в статье 28. «Требования к юридическим лицам и ИП по обеспечению БДД» отсутствует обязанность по противодействию правонарушениям и ДТП.

Также недостатком законодательства в сфере дорожной безопасности является отсутствие НПА по организации БДД. В частности, это норматив штатной численности инженеров БДД в АТП и в субъектах предпринимательства, занятых в сфере перевозок пассажиров и грузов. Отсутствие этой нормы стало одной из причин превалирования вопросов экономики над БДД.

Другим недостатком законодательства является отсутствие методики по обеспечению БДД. Необходимость разработки этих актов рекомендуется в связи с недостатком квалифицированных кадров в МИО и в субъектах предпринимательства. Также это связано с компетенцией МИО и обязанностью юридических лиц по обеспечению БДД в соответствии со статьями 17 и 28 ЗРК «О дорожном движении».

Несовершенство Правила подготовки водителей АТС проявляется в вопросе получения водительских удостоверений для управления автобусами и троллейбусами. На практике, водитель должен иметь достаточный опыт вождения, навыки управления и способность адекватно действовать в различных дорожных климатических условиях.

Вместе с тем, в соответствии со ст.74 Закона РК «О дорожном движении» право на управление АТС представляются лицам, достигшим установленного возраста и имеющим медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению АТС. После соответствующей подготовки кандидаты допускаются к сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами.

Пункт 2 статьи 7 гласит: Право на управление транспортными средствами категорий «С» и подкатегории «D1» - предоставляется лицам, достигшим двадцатиоднолетнего возраста, имеющим стаж работы водителем не менее трех лет, в том числе стаж управления, относящимися к подкатегории «C1», не менее одного года.

При этом, АТС категорий «D» и «Tb» - лицам, достигшим двадцатипятилетнего возраста, имеющим стаж работы водителем не менее пяти лет, в том числе стаж управления, относящимися к подкатегории «D1», не менее трех лет. Т.о., право на управление транспортными средствами подкатегории «D1» и категории «D» предоставляются лицам, имеющее соответствующий стаж работы.

Однако настоящая норма не описывает порядка подтверждения стажа и лица, претендующие на право управления, могут допускаться к экзаменам, не имея опыта работы. Также известно, что справки о стаже работы на АТС никем не проверяются. Подобная справка с места работы - это формальность, в результате чего повышение возрастного ценза и требование определённого стажа работы на водителя не оказывает реального влияния на БДД.

Предложение: внести изменение в «Правила приема экзаменов и выдачи водительских удостоверений»:

в пп.7 п.77. главы 3 в следующей редакции:

7) документ, подтверждающий стаж работы (справку с места работы, справка о заработной плате и выписка ЦОН из НПФ о перечисленных обязательных отчислениях за соответствующий период работы в качестве водителя) для присвоения категорий «С», «D1» «D», трамвай, троллейбус.

При этом необходимо, чтобы в справке были указаны марка, модель и гос. номер АТС, на котором работал кандидат в водители (необходимо утвердить форму справки с места работы водителя).

Предложения по обеспечению БДД

1) Организационные мероприятия

Организация БДД - это задача государственной важности, требующая вовлечения всего общества и определения стратегии, имеющей целью искоренение смертности на автомобильных дорогах. Именно так высоко надо ставить планку, чтобы добиться эффективного поэтапного выполнения этой цели.

При этом, в начале необходимо разработать, при широком участии всех ведомств и общественности, концепцию проекта Закона РК «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты РК по вопросам БДД».

Для этого требуется провести экспертизу законодательства с анализом его исполнения субъектами дорожной безопасности и провести экспертизу состояния БДД в субъектах предпринимательства.

Кроме внесения изменений в законодательство, по результатам экспертиз и анализа необходимо разработать государственную комплексную программу по обеспечению безопасности дорожного движения, в частности автобусных перевозок.

Общественный контроль и персонализация ответственности является действенным механизмом для искоренения аварийности в сфере перевозок.

2) Финансовые меры

Финансирование обеспечения БДД автобусных перевозок должны закладываться еще на стадии формирования бюджета для субсидирования убытков социально значимых пассажирских перевозок, что требует внесения соответствующих изменений в НПА.

На не субсидируемых маршрутах регулярных пассажирских перевозок, затраты на организацию БДД, предприятия закладывают в себестоимость перевозок. При искоренении нелегальных перевозчиков, доходность законопослушных предпринимателей позволит обеспечить финансирование работ по обеспечению БДД.

3) Технические меры

Прежде всего, МИО должно обеспечить эффективный контроль проведения дорожно-строительных работ и обеспечения удовлетворительного состояния дорожного покрытия.

Кроме того, на основе анализа опыта различных стран, необходимо внести изменения в стандарты и другие НПА, обеспечивающие, что дорожные знаки и конфигурация дороги формировали предсказуемое поведение водителей и пешеходов, подсказывать максимально разрешенную скорость, границы безопасного вождения, маневры на дороге и с очевидной эффективностью снижать риск ДТП.

Снижение риска угроз безопасности достигается также путем внедрения механизма общественного контроля. Нужно применить принцип «Качество услуг определяет Потребитель», а не Заказчик. Это одна из основных мотиваций для субъектов дорожной безопасности.

Известно, что высокий износ парка оказывает сильнейшее вредное воздействие на экологию. Ниже в таблице приводится анализ износа парка в стране, предоставленный комитетом транспорта МИИР РК.

Таблица 7. Состояние городских автобусов по срокам эксплуатации

№	Регионы	2018 г.		2019 г.	
		кол-во	старше 7 лет	кол-во	старше 7 лет
1	г. Алматы	1 626	0	1 099	0
2	Атырауская область	200	0	160	0
3	Актюбинская область	387	25%	387	25%
4	г. Нур-Султан	1 131	30%	1 131	30%
5	ЗКО	568	30%	568	30%
6	Жамбылская область	670	32%	670	34%
7	г. Шымкент	1 648	50%	1 377	40%
8	Карагандинская область	1 060	45%	1 070	46%
9	Туркестанская область	363	62%	298	49%
10	Кызылординская область	785	73%	624	55%
11	Павлодарская область	557	56%	557	56%
12	ВКО	1 202	62%	1 202	62%
13	СКО	349	56%	310	63%
14	Акмолинская область	322	69%	311	69%
15	Мангыстауская область	114	76%	114	76%
16	Алматинская область	234	90%	234	90%
17	Костанайская область	385	97%	385	97%
Всего		11 601	42%	10 497	43%

Источник: Информация Комитета транспорта МИИР РК [2]

Потребление топлива и выбросы загрязняющих (вредных) веществ автотранспортными средствами зависит от их первоначального технологического уровня, страны производства, соответствия стандартам на выбросы загрязняющих веществ, а также срока эксплуатации и возраста.

Технологический уровень автомобилей можно оценить по их соответствию европейским стандартам Евро. Чем больше класс автомобиля по стандарту Евро, тем меньше удельный расход топлива и выбросы загрязняющих веществ. Автомобили старшего возраста класса Евро 0 (выпуска ранее 1992 г. – европейские и 2004 г. – российские) по сравнению с автомобилями классов Евро 1 - Евро 4 имеют значительно большие выбросы и расход топлива.

Например, средний автобус вместимостью от 20 до 60 мест класса Евро 3, работающий на дизельном топливе по сравнению с аналогичным автобусом класса Евро 3 имеет на 6,7 % меньше расход топлива, на 59,3% (или в 2,5 раза) меньше выброса окиси углерода CO, на 69,2 % (или в 3,2 раза) меньше выброса углеводородов CH и на 70,1% (или в 3,3 раза) меньше выброса окислов азота NO.

Учитывая актуальность проблем экологии, правительство предпринимает меры по улучшению ситуации путём обновления парка. В частности, распоряжением Премьер-Министра РК принята Комплексная программа (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы, которая финансирует льготное приобретение автобусов отечественной сборки и её исполнение находится на контроле правительства и УО.

В итоге, в настоящее время наблюдаются заметные изменения в процессе обновления парка. Ниже в таблице приводится статистика за 2018-2020 гг., представляющая результаты закупа автобусов при реализации программы и за счёт собственных средств.

Таблица 8. Обновление автобусов в разрезе регионов

	Города, области	Количество приобретенных автобусов									
		через АО «БРК-Лизинг»					самостоятельно (собственные средства)				
		2018 год	2019 год	план на 2020 год	факт 2020 год	план на 2021 год	2018 год	2019 год	план на 2020 год	факт 2020 год	план на 2021 год
1.	г. Шымкент	-	300	590	230	-	80	44	-	-	-
2.	ВКО	-	170	85	-	-	11	13	15	-	15
3.	г. Алматы	-	73	75	-	-	479	450	197	-	400
4.	Акмолинская	-	44	50	-	-	-	-	-	-	-
5.	Атырауская	45	26	130	49	-	-	20	-	-	-
6.	Павлодарская	-	30	15	-	15	3	17	14	1	14
7.	г. Нур-Султан	-	5	100	60	-	-	-	-	-	-
8.	Карагандинская	-	-	250	-	200	10	105	-	-	-
9.	Туркестанская	-	-	35	-	35	35	40	30	17	50
10.	Мангыстауская	-	-	200	-	200	-	-	-	-	-
11.	Костанайская	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12.	Жамбылская	-	-	200	-	200	71	82	100	-	-
13.	ЗКО	-	-	-	-	-	40	43	-	-	-
14.	Актюбинская	-	-	-	-	50	20	-	20	15	15
15.	Алматинская	-	-	-	-	6	30	-	8	4	7
16.	СКО	-	-	-	-	100	21	15	-	-	-
17.	Кызылординская	-	-	-	-	-	-	-	140	13	127
Всего:		45	648	1 730	339	806	800	829	424	50	628

Источник: Информация Комитета транспорта МИИР РК [2]

Кроме того, правительство предпринимает меры по улучшению ситуации путём перехода АТС на пользование экологическими чистыми видами топлива. При этом акцент делается на применение автобусов работающих на газе. В частности, «Планом мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива на 2019 – 2022 годы» (далее - План) предусмотрено строительство 85 (восемьдесят пять) единиц производственно-сбытовой инфраструктуры, в том числе:

I. Строительство автогазонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) в городах для локального «социального якорного потребителя» - автобусных парков, потребляющих компримированный природный газ (КППГ);

II. Строительство криогенных автозаправочных станций (КриоАЗС) на международном транспортном маршруте «Европа – Китай» (МТМ ЕК) для «коммерческого якорного потребителя» – магистрального грузового и пассажирского автотранспорта, потребляющего сжиженный природный газ (СПГ);

III. Строительство малотоннажных криогенных заводов по производству СПГ (МТЗ) для поставки на КриоАЗС и обеспечения топливом локомотивов АО «НК «Қазақстан темір жолы» (АО «НК «ҚТЖ»).

МЭ РК зарезервирован в Плане ресурс товарного природного газа – метана для производства экологически чистых и экономичных видов моторного топлива в размере 500 млн. куб. м/год, который обеспечивает замещение 400 тыс. тонн дизельного топлива и снижение нагрузки на отечественные НПЗ.

Для успешной реализации Плана заложен принцип синхронизации графика строительства газозаправочных станций с графиком производства отечественными автопроизводителями 12 тыс. ед. автобусов и специальных автомобилей на природном газе для автоперевозчиков в рамках «Комплексной программы (Дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018 – 2020 годы».

Кроме того, запланировано развитие сервисной инфраструктуры, обеспечивающей своевременный ремонт и техобслуживание газобаллонного оборудования автобусов, предусмотренных п. 5 Дорожной карты.

Ожидаемый эффект от реализации Плана для экономики РК в обеспечении импортозамещения и поддержке отечественного автопроизводителя, который, благодаря последнему, форсирует модернизацию изношенного парка автобусов на социальных значимых городских маршрутах.

Замещение дизельного топлива более дешёвым метаном (в 2-3 раза дешевле) обеспечит внушительную экономию расходов на топливо и соответственно снижение себестоимости транспортных расходов, экономию бюджетных средств на субсидии. Строительство автозаправочной сети СПГ и КППГ на МТМ ЕК будет способствовать созданию благоприятных условий международным автоперевозчикам при реализации транспортной транзитной стратегии РК. Экологичность метана (соответствует стандарту Евро-5) обеспечит кратное сокращение вредных выбросов и парниковых газов в атмосферу.

Имеющая место критика бизнеса о недостаточном количестве и низких темпах развития сети газовых заправок, не учитывает особенностей реализации таких проектов, которые также как и транспортные проекты, ориентированы на их безусловную рентабельность, от чего строительство АГНКС привязано к созданию автопарков.

Основной причиной низких темпов строительства заправок является нарушение принципа указанной синхронизации. МИО закупают дизельные автобусы, либо закупают газовые автобусы, но не выделяют или выделяют с запозданием земельные участки под строительство АГНКС.

Для облегчения координации действий заказчиков (МИО, перевозчиков) и поставщиков газа ассоциацией «Газомоторная ассоциация Казахстана» в настоящее время активно ведётся работа по вовлечению представителей МСБ в проекты строительства АГНКС в регионах.

Так, акиматом г. Шымкент реализуется график поставки до конца текущего года 590 ед. газовых автобусов, изготовленных ТОО «СарыаркаАвтоПром». Такие же закупки сделаны либо запланированы под контролем МИО г.г. Атырау, Актау, Актобе, Тараза и других регионов.

Строительство АГНКС здесь ведут частные компании, в том числе привлеченные на условиях предоставления франшизы от ТОО «Akzhayik CNG», ТОО «MetanGas», ТОО «SKYMAX TRADE», ТОО «АГНКС Казахстан» и ТОО «AvtoGasServiceCompany».

Кроме того, в рамках проекта по переводу локомотивов АО «НК «КТЖ» на использование СПГ в газодизельном режиме, ведётся работа по строительству заводов по производству СПГ совместно с частным инвестором компанией ТОО «KNGP VORTEX GAS» - владельцем высокоэффективной технологией производства СПГ на вихревых охладителях.

С акиматом г. Алматы в 2019 году АО ФНБ «Самрук-Казына» был подписан меморандум о сотрудничестве, отражающий и вопросы расширения использования КПП коммунальными автопарками города (закуп дополнительных автобусов, строительство АГНКС для обеспечения их топливом, мораторий на закуп дизельных автобусов и др.).

Согласно правительственному Плану мероприятий в г. Алматы в 2020 году должно быть 1600 ед. газовых автобусов и 13 АГНКС. В настоящее время здесь действуют только 6 АГНКС, в том числе 5 построены за счёт средств группы компаний КТГО, две - МИО, из которых одна ещё не введена в строй. Общее количество фактически эксплуатируемых автобусов на КПП - 400 ед., по этой причине загрузка производственных мощностей АГНКС составляет не более 20 %. Из-за задержки в расширении парка газовых автобусов (планируется дополнительный закуп 150 автобусов до конца 2020 года) задерживается и строительство новых АГНКС (земельные участки под строительство не выделены).

Тем не менее, опыт МИО г. Алматы, осуществившего почти 10 лет назад пилотный проект по внедрению КПП для коммунальных парков города, и сохраняющего лидерство в этой области, является наилучшим и по другим направлениям развития транспортной инфраструктуры городов, в том числе касающейся обеспечения субсидирования убытков пассажирских автоперевозчиков.

Не во всех регионах удастся добиться выделения нужных средств по субсидированию убытков перевозчиков в связи с недоверием МИО к прозрачности обосновывающих документов, в том числе по расходам на топливо, удельный вес, которых составляет 19-30% от субсидируемых расходов. Использование КПП/СПГ обеспечивает прозрачность отчетов по расходу на моторное топливо при значительном (до 3-х раз) уменьшении затрат на его приобретение.

В настоящее время по инициативе Президента РК ведётся разработка проекта НПА по вопросам улучшения экологии городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент, в котором ставятся новые задачи газификации мегаполисов, в том числе коммунальных автопарков. Там предусмотрены более жёсткие меры по защите окружающего воздуха, включая запреты по использованию здесь пассажирских автобусов на ДТ, ограничению въездных зон, усилению контроля за объёмом вредных выбросов, качества топлива и другие меры административного характера.

Для улучшения ситуации с газификацией общественного пассажирского транспорта специалисты и эксперты по переводу пассажирского автотранспорта с дизельного топлива на газ предлагают следующие меры:

- разработать социальный стандарт по нормам обеспеченности населенных пунктов пассажирскими автобусами;
- с целью снижения расходов на перевозки, оптимизации тарифов на проезд и снижения объемов субсидирования убытков перевозчиков учесть в программах развития транспортной отрасли и текущих планах действующие нормативно-правовые акты РК по вопросам перевода автобусов на использование природного газа.

Изложенные предложения направлены на совершенствование пассажирских автомобильных перевозок, улучшение городской экологии и атмосферного воздуха, в связи с чем на решение этих задач должны быть мобилизованы общие усилия различных бизнес-сообществ.

1.2. Государственное регулирование

В настоящее время государственное регулирование в сфере АТ осуществляется, в лице МИИР РК, путем правового обеспечения, лицензирования, осуществления контроля за соблюдением законодательства РК об АТ.

Государственный контроль за соблюдением законодательства об автотранспорте осуществляется УО, в лице Комитета Транспорта МИИР РК и другими государственными органами в пределах их компетенции, установленной законодательством РК.

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 МИО в сфере автомобильного транспорта;**

- организации и осуществления контроля за соблюдением требований законов РК и постановлений Правительства РК, определяющих порядок функционирования АТ;
- обеспечения взаимодействия государства с ОЮЛ в форме ассоциаций (союзов) в сфере автотранспорта.

Закон РК «Об автомобильном транспорте», регулирующий отношения между участниками транспортного процесса и устанавливающий требования к перевозчикам и АТС, также определяет, что «Основными задачами государственного регулирования в сфере автотранспорта 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;
- создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок;
- защита внутреннего рынка автомобильных перевозок;
- дальнейшее развитие инфраструктуры автотранспорта.

Анализ выполнения требований Закона «Об автотранспорте».

Фактическое состояние дел по исполнению Комитетом транспорта МИИР 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 проведенные исследования показывают, что эта норма закона исполняется не в полной мере. По информации руководителей ассоциаций координации действий МИО на деле практически нет;

б) организации и осуществления контроля за соблюдением требований законов РК и постановлений Правительства РК, определяющих порядок функционирования автотранспорта.

В этом отношении к УО имеются значительные претензии предпринимателей из-за недостаточного контроля МИО по выполнению требований закона «Об автомобильном транспорте» и связанного с этим практического отсутствия в большинстве регионов страны субсидирования убытков перевозчиков на социально значимых автобусных городских и пригородных маршрутах.

Также негативным фактом явилась передача в 2013 году контрольных функций в МВД РК, без анализа последствий и, несмотря на возражения общественных организаций, которые привели к потере надзора за выполнением норм закона и обусловили бурный рост нелегальных перевозок.

Вследствие отсутствия опытных, квалифицированных кадров в области контроля в МВД РК, также практически утерян контроль за техническим состоянием АТС, режимом труда и отдыха водителей на линии, что отрицательно сказалось на БДД. При этом, даже после возврата функций из МВД в МИИР в мае 2019 года, не наблюдается позитивных изменений в регулировании деятельности предпринимателей на пассажирских перевозках.

Анализ исполнения УО «Основных задач государственного регулирования в сфере автотранспорта», утверждённых Законом РК «Об автомобильном транспорте».

Согласно требованиям Закона РК «Об автомобильном транспорте», одной из основных задач государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта является **«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 расцвету нелегальных перевозок. Появление массы собственников, имеющих несколько, а зачастую и единственный, автобус обусловило появление так называемых «нелегалов», которые обслуживают пассажиров под эгидой выполнения **нерегулярных** перевозок по маршрутам полностью совпадающих с маршрутами регулярных.

Такие перевозки осуществляются во многих регионах республики. В ряде областей (Южно Казахстанская, Карагандинская и др.) по объемам такие перевозки значительно превышают объем перевозок в регулярном сообщении. При осуществлении «нелегальных» перевозок не обеспечивается требуемый уровень безопасности и комфортности. К примеру, все крупные дорожно-транспортные происшествия в автобусном сообщении, с многочисленными жертвами, связаны именно с этими перевозками.

Физические лица (*занимающиеся предпринимательством на перевозках уклоняясь от налогообложения*) и ИП с упрощенным налоговым режимом на нелегальных перевозках демпингом цен отнимают рынок и способствуют значительному снижению доходов законопослушных перевозчиков, переводя многие регулярные маршруты на убыточный уровень.

Таким образом, законопослушные АТП, имеющие техническую базу и отработанный технологический процесс перевозок, деградируют и банкротятся. Запрет их деятельности в период пандемии, ещё более ухудшил финансовое состояние и обусловил дальнейший расцвет нелегальных перевозок.

1.3. Анализ финансово-экономического состояния пассажирских перевозок

По информации региональных ассоциаций перевозчиков, финансовое положение пассажирского автотранспорта продолжает ухудшаться. Как было отмечено выше, из-за простоя в пандемию, закрылись или находятся в предбанкротном состоянии «междугородники».

Из-за финансовых проблем в июле 2020 года приостановила работу в Алматы крупная компания ТОО «АлматыГазТранс». В сентябре провели забастовку водители Каскеленского автобусного парка из-за задержки заработной платы.

Финансовые проблемы связаны с ростом затрат на осуществление перевозок в условиях постоянной инфляции и отсутствия роста доходов от деятельности. Конкретно причины ухудшения положения в пассажирском автотранспорте зависят от разных факторов, воздействующих на деятельность предприятий.

На пассажирских перевозках с **нерегулируемым** тарифом на перевозки (междугородные межобластные и международные перевозки) низкий уровень тарифов обусловлен высокой степенью конкуренции с железнодорожным транспортом. Конфигурация сети железных дорог Казахстана примерно на 80% совпадает с конфигурацией сети автомобильных дорог, по которым осуществляются межобластные и международные перевозки.

Так как перевозки пассажиров железнодорожным транспортом изначально ниже по себестоимости перевозок автомобильным транспортом, в этом секторе перевозок АТП вынуждены держать низкий уровень тарифов.

В результате по данному сектору пассажирских перевозок предприятия не могут привлечь квалифицированные кадры, не могут своевременно обновлять подвижной состав АТС, не могут развить ПТБ. С целью снижения налогового бремени предприятия предпочитают уходить в сферу малого бизнеса, где осуществляют свою деятельность в форме ИП.

Более того, многие предприятия, участвуя в конкурсах на право эксплуатации маршрутов, привлекают на перевозки арендованный транспорт индивидуальных владельцев автобусов. При этом нарушается контроль прохождения предсменного/послесменного медицинского осмотра водителей и технического осмотра транспортных средств. Естественно, все эти явления негативно сказываются на безопасности и качестве осуществления перевозок.

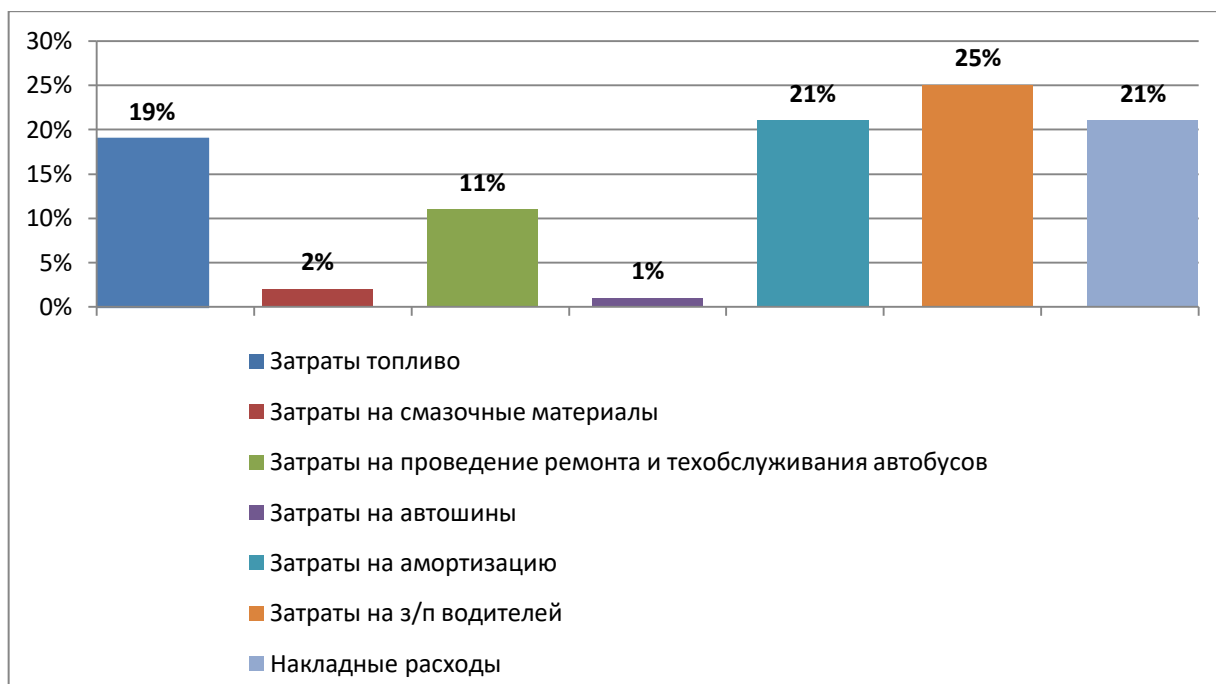
В секторе пассажирских перевозок с **регулируемым** тарифом на перевозку (городские, пригородные и внутриобластные перевозки) основной причиной тяжелого финансово-экономического состояния являются низкий уровень тарифов, устанавливаемых МИО, при практическом отсутствии субсидирования убытков на социально значимых маршрутах.

Так, средний расчетный тариф на городских перевозках, по разным регионам Казахстана составляет от 120 до 275 тенге. В то же время величина установленных акиматами тарифов составляет от 60 до 90 тенге. Данные тарифы установлены в 2012-2014 гг. и практически с тех пор не менялись. В то же время расходы постоянно увеличиваются в связи с ростом цен на ГСМ, запасные части и девальвацией национальной валюты.

Вследствие низкой доходности автопредприятия вынуждены экономить по статьям затрат. Поэтому сдерживается рост заработной платы водителям, кондукторам и ремонтным рабочим, что приводит к оттоку квалифицированных кадров в другие отрасли экономики.

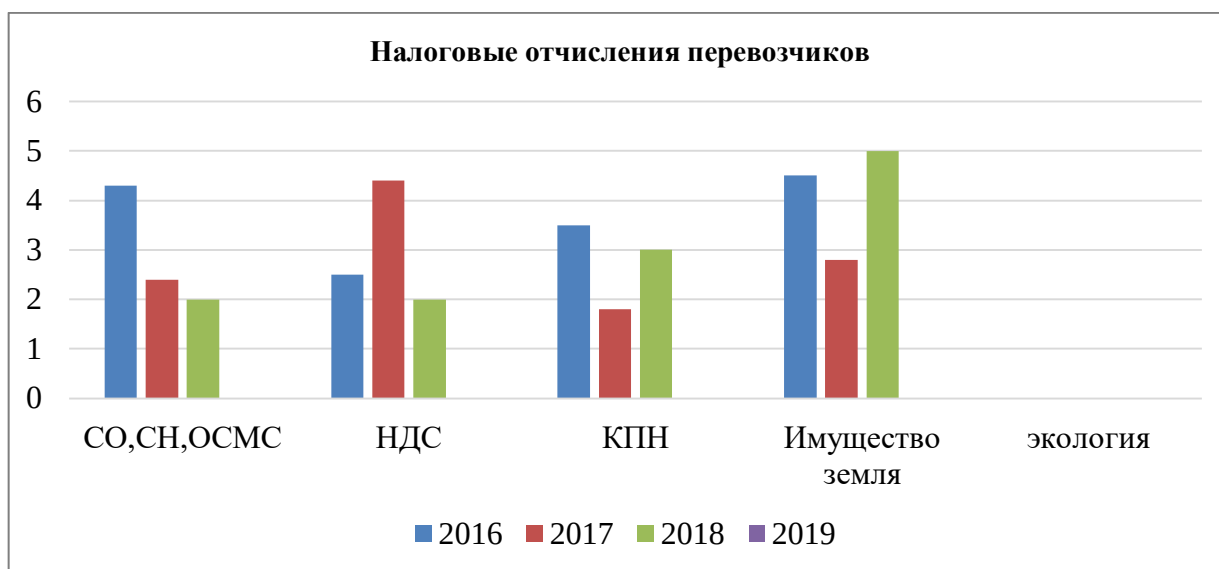
Экономия на проведение технического обслуживания и ремонта и проведение профилактических мер по БДД негативным образом сказывается на уровне безопасности перевозок и качества обслуживания населения.

На *рисунке 9* для наглядности приведены некоторые существенные статьи затрат на осуществление перевозок.



Источник: Данные Ассоциации перевозчиков г. Алматы [3]

Рисунок 9. Структура затрат на осуществление перевозок



Источник: анализ Союза автотранспортников Казахстана

Рисунок 10. Налоговые отчисления перевозчиков

Стоимость дизельного топлива в период 2012-2020 выросла в два раза. На *рисунке 11* приведена динамика цен на дизельное топливо на рассматриваемый период.



Источник: Данные по материалам LS и kolesa.kz

Рис. 11. Динамика цен на дизельное топливо в 2012 – 2020 гг.

Зарплата водителей при расчете тарифов на проезд пассажиров и защите расчетов на заседаниях Тарифной комиссии и маслихата устанавливается на уровне средней зарплаты по региону в целом по всем отраслям экономики. В *таблице 9* приводятся средние зарплаты по регионам Казахстана, а для сравнения их с зарплатой других секторов экономики в *таблице 10* приведены средние зарплаты работников по отраслям.

Таблица 9. Средняя зарплата по областям Казахстана в 2020 г.

№	Регионы	Средняя зарплата, тыс. тенге
1	г. Нур-Султан	282,5
2	г. Алматы	238,7
3	г. Шымкент	164,2
4	Акмолинская обл.	170,7
5	Алматинская обл.	172,2
6	Актюбинская обл.	178,5
7	Атырауская обл.	386,4
8	ВКО	184,7
9	Жамбылская обл.	162
10	ЗКО	193,1
11	Маңгистауская обл.	317,7
12	Карагандинская обл.	200,6
13	Костанайская обл.	166,7
14	Кызылординская обл.	187,8
15	Павлодарская обл.	182,8
16	СКО	159,3
17	Туркестанская обл.	173,8
	В среднем по Казахстану	212,2

Расчеты Ranking.kz на основе данных Бюро по национальной статистике АСПР РК

Таблица 10. Зарплата по отраслям в Казахстане в 2020 г.

№	Отрасль	Средняя зарплата, тыс. тенге
1	Научно-техническая	326
2	Финансовая и страховая	386,8
3	Промышленная	273,8
4	Строительная	248,7
5	Информационно-коммуникационная	273,2
6	Гос. управление и оборона; обязательное социальное обеспечение	179,5
7	Торговля; ремонт автомобилей	171,9
8	Здравоохранение и социальные услуги	170,7
9	Искусство, развлечение и отдых	144,8
10	Образование	184,4
11	Сельское, лесное, рыбное хозяйство	127,3
12	Транспорт и складирование	233,6

Расчеты Ranking.kz на основе данных Бюро по национальной статистике АСПР РК

ДЕФИЦИТ ВОДИТЕЛЕЙ КАТЕГОРИИ «Д»

Одним из проблем, препятствующих организации перевозок, является дефицит квалифицированных водителей категории «Д».

Вопрос обеспечения водителями отрасли является особой проблемой, поскольку даже при всех самых благоприятствующих факторах, при новых автобусах, отсутствии теневой экономики и лучшей транспортной инфраструктуры без квалифицированного водителя обойтись невозможно.

Как показывает практика, дефицит водителей категории «Д» составляет в среднем 30 %. Причинами нехватки квалифицированных водителей является:

- а) низкая заработная плата, высокая физическая и моральная нагрузка;
- б) отсутствие привлекательности сферы пассажирского автотранспорта, отсутствие элементарных условий труда для водителей и кондукторов;
- в) существующая система подготовки водителей не способна готовить 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 автотранспорта эти требования не предусмотрены. МИО вопрос создания условий труда для водителей не считают нужным делом, в результате чего сформировалась системная проблема для предпринимателей в сфере общественного транспорта.

При этом, вопрос о повышении заработной платы водителям и кондукторам решается на местном уровне при своевременном субсидировании убытков перевозчиков в полном от потребности объёме.

Существующая система подготовки водителей совершенно не пригодна для обеспечения квалифицированными специалистами из-за оторванности от производства, от работодателя.

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

Фактор нехватки профессиональных водителей автобусов и низкое качество их подготовки приносит значительный материальный ущерб отрасли, обществу, государству и бизнесу. 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 привело к острейшему дефициту водителей категории «Д». К примеру, автобусные парки первого «нового» водителя с категорией «Д», обучившегося на Д1 в 2020 году, теоретически могут получить во втором полугодии 2023 года, то есть через 3 года.

Нет необходимости повышения возрастного ценза для водителей категории «Д», но есть необходимость повысить качество подготовки и ужесточить требования к автошколам, которые относятся к данной деятельности только, как к бизнесу.

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.

Этот барьер, препятствующий развитию предпринимательства в автотранспортной отрасли непреодолим, пока система подготовки водителей автотранспортных средств не будет ориентирована на саму отрасль. Поэтому предлагается подготовку водителей пассажирских перевозок, передать в компетенцию государственного органа, уполномоченного в развитии автотранспортной отрасли.

Решение данной проблемы путем снижения порога возраста с 21 года до 18 лет негативно отразится на безопасности движения, что является обоснованием для МВД РК отказа от него. **Однозначным решением данной проблемы является повышение зарплаты водителей до приемлемого для каждого региона уровня.** Повышение зарплаты водителей непосредственно связано с полноценным субсидированием убытков перевозчиков на регулярных маршрутах.

Для отражения этой нормы в нормативной правовой базе функционирования отрасли предлагается внести соответствующие изменения в Методику расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам путем нормативно установленного положения об определении уровня заработной платы водителей на 50-100% (учитывая особую сложность и негативное влияние на здоровье этой профессии на человека) выше уровня средней заработной платы работников по региону.

ТЕНЕВАЯ ЭКОНОМИКА И НЕЛЕГАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Междугородние, межобластные 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.

Теневая экономика на автомобильном транспорте массово начало формироваться с момента либерализации отрасли и продолжает оказывать негативное влияние на развитие предпринимательства, являясь причиной неудовлетворительного финансово-экономического состояния предприятий этого сектора перевозок. Под термином «нелегальных» подразумеваются перевозки индивидуальных владельцев АТС на регулярных маршрутах постоянно под видом нерегулярных.

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

При этом они не участвуют на конкурсах на право эксплуатации маршрутов, не заключают договоров с МИО, а значит и не исполняют требования, предъявляемые к эксплуатантам регулярных маршрутов. Установив более низкий тариф на проезд нелегальные перевозчики обеспечивают отток пассажиров с утвержденных регулярных маршрутов.

Таблица 11. Виды проявления теневой экономики

Формы проявления теневой экономики на пассажирском автомобильном транспорте	Место проявления и условия возникновения теневой экономики
– нелегальные междугородние перевозки пассажиров	<i>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.</i>
– регулярные внутригородские и внутриобластные маршруты при привлечении многочисленных частных владельцев автобусов и микроавтобусов	<i>Ненаблюдаемая экономика проявляется на внутригородских и пригородных маршрутах в результате привлечения на обслуживание регулярных маршрутов многочисленных собственников «частников» автобусов и микроавтобусов</i>

Примечание: данные Союза автотранспортников Казахстана

Пассажиропоток нелегальных перевозчиков оцениваются экспертами в зависимости от региона от четверти до трех четвертей от общего объема. Особо широко это явление было развито в южных областях Казахстана, но в период пандемии получило значительное распространение во всех регионах страны.

Этому способствовал действующий в РК с начала карантина (март 2020 г.) запрет деятельности автопредприятий и автовокзалов в сфере межобластных и международных перевозок.

Либеральное отношение к предпринимателям перевозчикам имело основание в момент становления бизнеса, но после приватизации отрасли прошло более 25 лет. Казахстан успешно преодолел переходные кризисные периоды и сегодня страна ставит задачу войти в число 30 самых развитых стран мира. Такие амбициозные задачи возможны только при установлении цивилизованного рынка труда и исключении теневой экономики на транспорте.

Ущерб для государства очевиден, с одной стороны государственный бюджет недополучает налоговые отчисления, с другой стороны снижаются доходы законопослушных перевозчиков.

Только между Нур-Султаном и Караганды недополученный доход перевозчиков достигает 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 «нелегалы» осуществляют перевозку пассажиров без каких-либо разрешений или ограничений и не испытывают при этом никакого давления со стороны УО. И в настоящее время в условиях пандемии, когда законопослушные перевозчики и автовокзалы простаивают, нелегальные перевозчики, захватив существующий пассажиропоток, расширяют свою деятельность без выполнения каких либо санитарных правил и обеспечения БДД.

В качестве примера приводим методику расчета объема недополученных доходов на маршруте Нур-Султан – Караганды.

Расчет ущерба от нелегальных перевозок пассажиров.

Пример расчёта на маршруте Караганда – Нур-Султан

Стоимость билета, тенге	1500
Количество посадочных мест	50
Средняя продажа билетов	25
Плановые рейсы в Нур-Султан	10 + 10
Плановые рейсы в Караганду	10 + 10

Расписание Караганды - Нур-Султан: 6.15; 7.30; 8.30; 9.00; 9.30; 10.00; 10.30; 11.00; 11.30; 14.00 и обратно 10 рейсов.

Расписание Нур-Султан - Караганды: 6.15; 7.30; 8.30; 9.00; 9.30; 10.00; 10.30; 11.00; 11.30; 14.00 и обратно 10 рейсов.

Автобусы регулярных перевозчиков выезжают по расписанию из автовокзалов полупустыми, продажа билетов обеспечивает до 40% загрузки автобусов.

Сумма потерь доходов одного автобуса за один рейс составляет 45000 тенге.

За 1 день осуществляются 40 рейсов: $45\,000 \times 40 = 1\,800\,000$ тенге

За 1 месяц: $30 \times 1\,800\,000 = 54\,000\,000$ тенге

За 1 год: $12 \times 54\,000\,000 = 648\,000\,000$ тенге

При этом с привокзальных площадей городов Караганда и Нур-Султан отправляются в рейсы многочисленные автобусы, микроавтобусы, минивэны и легковые автомобили с пассажирами, а законопослушно работающие автобусные парки терпят убытки.

Итого за 1 год общая сумма недополученных доходов добросовестных перевозчиков составляют более 600 млн. тенге, с вытекающими отсюда потерями налогов в бюджет.

Последствия нелегальных пассажирских перевозок:

- Повышение риска заражаемости граждан в условиях пандемии;
- Ухудшение БДД;
- Потеря налоговых поступлений в бюджет;
- Развитие недобросовестной конкуренции;
- Ущемление законных прав добросовестных перевозчиков;
- Дискредитация государственной политики в глазах населения и добросовестных перевозчиков.
- Отсутствие пенсионных и социальных отчислений.

Меры по противодействию теневой экономике:

- ***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-учетным листом; – предусматривающее ввод обязательной билетно-учетной системы на пассажирском автотранспорте
Внести дополнения в Закон «Об обязательном страховании гражданской-правовой ответственности владельцев транспортных средств»	– проработать вопрос внесения солидарной ответственности перевозчика арендатора- владельца транспортного средства и заказчика нерегулярной перевозки.

- **Минимизация оборота наличных денег на пассажирском транспорте.**

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

- **Усовершенствование методов противодействия к проявлениям теневой экономики**

Методы противодействия:	Меры:
Системный прозрачный контроль за нелегальными перевозками пассажиров	Системный контроль междугородних перевозок пассажиров уполномоченным органом при 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 АТ и разработка комплексной программы по легализации теневого сектора.

Анализ возмещения затрат перевозчиков: компенсаций за проезд льготных категорий пассажиров и субсидий убытков

Основным источником доходов пассажирских автопредприятий являются доходы от проезда пассажиров. На перевозках с регулируемым тарифом (городские, пригородные и внутриобластные перевозки) дополнительными источниками финансирования организации перевозок являются:

- компенсация затрат перевозчика от проезда льготных категорий пассажиров, устанавливаемых МИО;
- субсидирование убытков перевозчиков в случае установления тарифов ниже уровня расчетных, определяемых в соответствии с Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, утвержденной приказом МТК РК от 13 октября 2011 года № 614. Следует отметить, что выплата компенсаций и субсидий производится только из местного бюджета.

Установление льготных категорий пассажиров (пенсионеров, школьников, студентов вузов и колледжей, участников ВОВ и лиц, приравненных к ним, инвалидов I, II и III категорий и т.д.) производится местными представительными и исполнительными органами. Перечень льготных категорий пассажиров различается по областям и зависит от объема областного (городского) бюджета.

В соответствии с законодательством РК в случае регулирования тарифов МИО обязаны обеспечить компенсацию убытков перевозчиков от осуществления перевозок. Анализ данных по регионам страны позволяет сделать вывод о том, что компенсация затрат перевозчиков от проезда льготных категорий пассажиров во многих регионах Казахстана не производится.

При этом отсутствует система контроля исполнения МИО законодательства РК в части компенсации затрат перевозчика от перевозок льготных категорий пассажиров со стороны УО.

Вследствие того, что недобор доходов из-за ввода льготных категорий пассажиров составляет существенную часть, данный фактор является достаточно значимым для перевозчиков и оно требует соответствующего внимания со стороны органов управления перевозками пассажиров.

Для выявления значимости возмещения затрат на компенсацию льготников в *таблице 12* приведен пример соотношения сумм компенсаций и субсидий по г. Алматы для частных компаний (исключая коммунальный парк).

Таблица 12. Компенсации и субсидии по частным АТП г. Алматы за 2019 г.

№ АТП	Сумма компенсаций по договорам, тенге	Сумма субсидий по договорам, тенге
1	163 321 667	1 443 556 528
2	425 000 000	
3	460 000 000	2 803 802 490
4	113 000 000	788 974 390
5	44 000 000	58 555 858
6		
7	150 000 000	1 594 518 694
8	130 000 000	1 246 232 130
9	102 000 000	438 090 075
10	32 000 000	373 454 725
11	116 000 000	670 266 998
12	95 617 000	
13	15 000 000	133 354 020
14	106 000 000	411 565 668
Всего	1 951 938 667	9 962 371 576

Источник: Информация Комитета транспорта МИИР РК [2]

Учитывая, что объем перевозок коммунального парка в общем объеме перевозок Алматы в 2019 году составлял 65% и потребность компенсаций по маршрутам города примерно одинакова, то можно сделать вывод, что общая потребность городских парков находится на уровне 5,7 млрд. тенге.

Доходы собранные от перевозок в 2019 г. составило 40 млрд. тенге, выплата субсидий определена в размере 36 млрд. тенге. Таким образом, по г. Алматы потребность в компенсациях составляет около 15% от собираемых доходов и примерно 7,5% от общей суммы, требуемых на осуществление перевозок.

В некоторых городах страны (Нур-Султан, Караганда) перечень льготных категорий пассажиров и уровень льгот сопоставим с алматинским. Но в большинстве регионов Казахстана потребность в компенсациях примерно в два раза ниже вследствие меньшего количества льготных категорий и меньшего удельного веса льготных пассажиров.

Т.о., для городов с численностью в 200 тыс. населения прогнозная потребность в компенсациях за проезд льготных категорий пассажиров составит 280 млн. тенге, для городов с численностью 350-400 тыс. чел. потребность в компенсациях составит 570 млн. тенге, для городов-миллионников (Нур-Султан, Шымкент) потребность в компенсациях может достигать от 2 до 3 млрд. тенге. Эти цифры по многим регионам страны значительно больше выделяемых на субсидирование убытков перевозчиков сумм, хотя они должны сидеть внутри этих объемов субсидирования.

Второй источник доходов перевозчиков для финансирования организации перевозок – это субсидирование убытков предприятий вследствие установления тарифов на проезд ниже расчетных.

Положение с соотношением установленного и расчетного тарифов проиллюстрируем на примере г. Алматы. Как известно, тариф на перевозку в городе установлен в 2012 году в размере 80 тенге и с тех пор не менялся. В *Приложении 3* приведены тарифы на проезд пассажиров отдельно по маршрутам г. Алматы и требуемая величина субсидий за 2019 год.

Как видно из *приложения 3* расчетный тариф превышает установленный в несколько раз. Аналогичная ситуация по другим регионам республики. Экспертный анализ показывает, что в регионах страны при расчетных тарифах в пределах 150-200 тенге в зависимости от региона и маршрута тарифы установлены в размере 60-80 тенге.

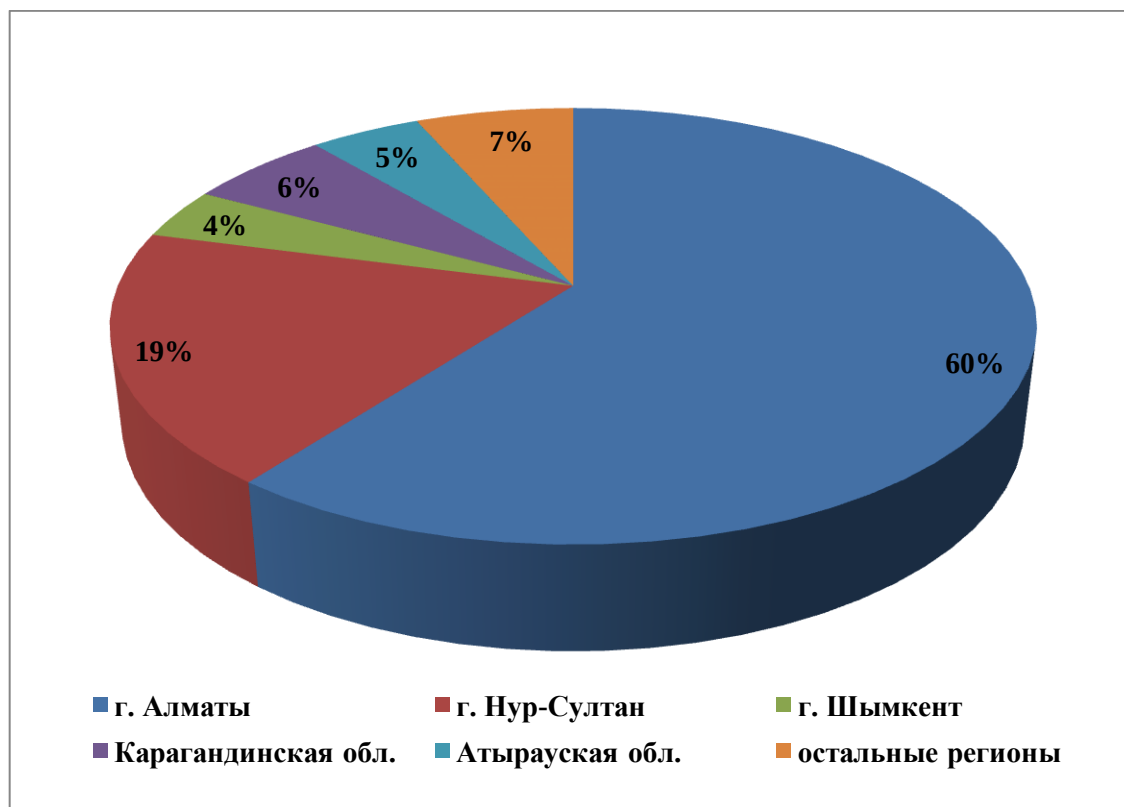
Субсидирование убытков перевозчиков на маршрутах во многих областях Казахстана производится частично или отсутствует полностью. В *таблице 13* приведены объемы субсидирования убытков перевозчиков за 2018 и 2019 годы по регионам страны. В этой таблице приведены данные Комитета транспорта МИИР РК.

Таблица 13. Субсидирование городских маршрутов в разрезе регионов

№ п/ п	Регионы	Сумма субсидий (млн. тенге)				
		факт 2018 г.	факт 2019 г.	по сравнению с 2018 г.	план на 2020 г.	по сравнению с 2019 г.
1	г. Алматы	9 815	22 300	+56%	38 200	+42%
2	г. Нур-Султан	3 900	6 900	+43%	15 700	+56%
3	г. Шымкент	170	1 400	+88%	9 200	+85
4	Карагандинская обл.	2 000	2 194	+9%	3 100	+29%
5	Атырауская обл.	-	1 700	-	2 200	+23%
6	Кызылординская обл.	590,7	1 278	+54%	1 000	-22%
7	Павлодарская обл.	514,4	770,4	+33%	941,9	+18%
8	ЗКО	170,9	191,9	+11%	200,4	+4%
9	Акмолинская обл.	22	163,9	+87%	265,6	+38%
10	ВКО	22	21,2	-4%	50	+58%
11	Туркестанская обл.	-	7	-	30	+77%
12	СКО	-	-	-	100	+100%
13	Актюбинская обл.	-	-	-	-	-
14	Костанайская обл.	-	-	-	-	-
15	Жамбылская обл.	-	-	-	-	-
16	Мангыстауская обл.	-	-	-	-	-
17	Алматинская обл.	-	-	-	-	-
	Всего	17 205	36 926	47%	70 988	48%

Источник: Информация Комитета транспорта МИИР РК [2]

Соотношение объемов субсидирования по регионам страны на рисунке 12.



Расчеты Ranking.kz на основе данных Бюро по национальной статистике АСПР РК

Рисунок 12. Распределение объемов субсидирования в 2020 г.

Анализ данных этих таблиц показывает, что объемы субсидирования по регионам страны (исключая г. Алматы) недостаточны. Во всех регионах, кроме г.г. Алматы и Астаны, объемы субсидирования не покрывают даже объем компенсаций за проезд льготных категорий пассажиров. При этом некоторые МИО за субсидирование выдают выплаты, направленные на компенсацию затрат по льготному проезду.

Т.о., региональные МИО не осуществляют субсидирование убытков перевозчиков. Более того, во многих областях не созданы Тарифные комиссии, деятельность которых могла бы установить достоверные объемы доходов и расходов от осуществления перевозок пассажиров.

Основной причиной невыплат компенсаций и субсидий убытков перевозчиков является неисполнение МИО норм законодательства РК, одним из элементов которой является возмещение затрат перевозчиков при убыточности перевозок на маршрутах с регулируемым тарифом.

МИО областей и городов (кроме г. Алматы) практически не проводят возмещения затрат перевозчиков. В ряде регионов, где акиматы отчитываются о субсидировании, объемы выплат значительно меньше, чем потребность.

В настоящее время перевозчики связывают свои надежды на улучшение положения в связи с принятием, утверждённой распоряжением Премьер Министра РК, комплексом мер по развитию городских автобусных перевозок, предусматривающий отчетность МИО и МИИР РК за исполнением норм законодательства о выплате компенсаций и субсидий.

Организация субсидирования на пассажирском автотранспорте

Порядок организации по выплате субсидий убытков перевозчиков подробно отражен в Правилах субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, утвержденных приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 25 августа 2015 года №883.

Последовательность выплаты субсидий убытков перевозчиков от осуществления перевозок представлена на *рисунке 13*.

На совещаниях периодически руководители МИО регионов заявляют об отсутствии средств для субсидирования или о значительной нагрузке на местные бюджеты. В отношении субсидирования убытков предпринимателей, занятых на социально значимых маршрутах, надо отметить, что оно было бы менее затратным для бюджета, если цена проезда системно индексировалась пропорционально инфляции. К примеру, как уже отмечалось выше, в Алматы цена проезда 80 тенге установлена в 2012 г., а цены на автобусы и запасные части, вследствие ползучей инфляции и девальваций за этот период подорожали в среднем в 3 раза, на ГСМ в 2 раза. Таким образом, при не меняющихся доходах, растут затраты автопарков и соответственно растёт необходимый объём субсидирования убытков перевозчиков.

1. Определение объемов субсидирования



Примечание: схема составлена по результатам анализа Союза автотранспортников Казахстана

Рисунок 13. Схема организации субсидирования убытков перевозчиков от осуществления перевозок пассажиров

Учитывая, что социально уязвимые слои финансово поддерживаются МИО льготами на проезд, население адекватно воспринимало бы плавный рост цен на автобусный билет, также как и на энергоносители, коммунальные услуги и т.д. Но вследствие отсутствия координации действий центральным уполномоченным органом, отсутствию (в прежние годы) практики субсидирования и игнорированию экономики организации перевозок, уровень тарифа на проезд МИО меняется крайне редко.

Деятельность коммунальных автобусных парков

Известно что, в период 1992-1995 гг. автопарки были приватизированы и государство взяло курс на построение рыночной экономики в сфере пассажирских перевозок. В пост приватизационные годы в Казахстане встал на ноги бизнес в сфере пассажирских перевозок.

Вместе с тем, эта сфера предпринимательства ещё не окрепла, финансовое положение предприятий не устойчиво и существует много проблем, как в организации перевозок, так и в нормативной базе.

Одной из важнейших задач правительства является привлечение инвестиций, которые создают рабочие места, стабильную налогооблагаемую базу, обеспечивая решение социально экономических проблем государства. В сфере городских и пригородных автобусных перевозок, для создания инвестиционной привлекательности при регулируемом государством тарифе на проезд, необходимо:

1. Обеспечить субсидирование убытков бизнеса на социально значимых маршрутах;
2. Исключить деятельность государственных предприятий, устраняющих добросовестную конкуренцию, вселяя предпринимателям неуверенность и недоверие к МИО.

Поэтому бизнес с недоумением встретил в 2015 году новость о появлении в автобусных перевозках муниципальных парков. Участие государства в пассажирских перевозках на городских маршрутах перечень видов деятельности, осуществляемых юридическими лицами, более пятидесяти процентов акций (долей участия в уставном капитале), которых принадлежат государству, и аффилированными с ними лицами, утверждено постановлением Правительства РК от 28 декабря 2015 года №1095.

Тем самым, вследствие отсутствия эффективной государственной политики в автотранспортной отрасли, допущена коллизия, легитимизирующая в принципе недопустимую деятельность государственных предприятий в рыночной среде. Т.о., в настоящее время наблюдается существование в одной сфере деятельности разных форм собственности на средства производства при едином общественном строе.

Надо отметить, что норма была утверждена, несмотря на отрицательное заключение НПП РК «Атамекен», акцентировавшей внимание на проявлении недобросовестной конкуренции. В подтверждение к изложенному, по информации комитета транспорта МИИР РК, выделяемые субсидии по регионам идут в основном в коммунальные автобусные парки (КАП), которые не могут эффективно их использовать и созданные предприятия через 3-4 года работы заходят в тупик в финансово экономическом отношении.

МИО приходится дополнительно привлекать бюджетные средства в КАПы для удержания их на плаву или приватизировать. В частности, 3 коммунальных парка, открытых в Алматы в 2011 году, были в 2016 году переданы в управление частной компании. Другим примером является то, что 20 ноября СМИ опубликовали информацию о выделении акиматом города для муниципального ТОО «Алматыэлектротранс» финансовой помощи в размере 5 млрд. тенге (<https://informburo.kz/.../akimat-almaty-planiruet-zakryt-kredit-v-5-mlrd-tenge-kotoryy-vzyl-municipalnyy-avtopark.html>).

Также надо отметить, что заседания Тарифной Комиссии в Алматы показали, что коммунальное предприятие приобретает материалы и запасные части порой в разы дороже, что демонстрирует неэффективное использование средств налогоплательщиков и несовершенство законодательства в части государственных закупок.

Свою позицию по поводу деятельности государственных (квазигосударственных) предприятий в сфере пассажирских автобусных перевозок, Комитет по регулированию естественных монополий и защите конкуренции МНЭ РК, выразил в письме №34-11-18/5335 от: 02.05.2017 г.):

- «... в соответствии со статьей 194 ПК РК, **запрещаются и признаются недействительными ... антиконкурентные действия (бездействие)** государственных, МИО, организаций, наделенных государством функциями регулирования деятельности субъектов рынка, выразившиеся в действиях (бездействии), принятии актов либо решений, которые привели или могут привести к ограничению или устранению конкуренции;
- **Антиконкурентными действиями (бездействием) государственных, МИО, 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».**

Своё отношение к этому вопросу озвучил 24 января 2020 года Президент Республики Казахстан К.К. Токаев на расширенном заседании Правительства РК:

«В восьми регионах созданы муниципальные автопарки, при достаточном наличии частных перевозчиков. Банкротятся одни компании, тут же создаются за государственные средства другие компании, это недопустимо»;

«Вместо системного решения проблемы субсидирования перевозок акиматы создают новые предприятия с гос. участием, вливают туда бюджетные средства»;

«Правительство обязано навести порядок в сфере городских пассажирских перевозок. Это важный социальный вопрос. Срок исполнения 2 месяца».

Несмотря на вышеизложенное и негативные факты, всё ещё сохраняется тенденция открытия муниципальных предприятий под флагом ГЧП или через СПК. При этом появление квазигосударственных автопарков МИО оправдывает необходимостью обновления парка и улучшения качества обслуживания пассажиров. Вместе с тем, опыт Алматы ярко продемонстрировал то, что бизнес готов сам интенсивно обновляться при появлении инвестиционной привлекательности в виде субсидирования убытков.

Делая выводы про деятельность коммунальных (квазигосударственных) предприятий принципиально важно отметить, что расходы на единицу транспортной работы у частного или государственного парка должны быть равны. Но фактически расходы у бизнеса значительно ниже, чем у государственного предприятия из-за личной заинтересованности собственника, хозяйского подхода и бережливого отношения к технике.

Неэффективность государственного предприятия объясняется несовершенством норм по государственному закупу и слабым в настоящее время уровнем развития общественных институтов и общественного контроля в нашей стране.

Т.о. существование гос. предприятий наносит двойной негативный эффект перерасходом бюджетных средств и препятствованием развития предпринимательства.

Также надо отметить, что заявления МИО об отсутствии информации о доходности, о непрозрачности деятельности частных предприятий несостоятельны, так как при отсутствии электронного билетирования, существует билетная учётная система. Кроме того существуют традиционные и инновационные методы обчёта пассажиропотока. В частности, за период 2015 – 2020 гг. ТОО НИИ ТК провёл работу по оптимизации маршрутов и обчёта пассажиропотока в 11 областях страны.

Из вышеизложенного очевидно, что наличие на регулярных маршрутах предприятий с участием государства, является проблемой экономики из за неэффективного расходования бюджета, приоритетного выделения коммунальным паркам средств, устраняющего добросовестную конкуренцию на рынке и препятствующего развитию пассажирского автотранспорта в городах Казахстана.

В *таблице 14* приведены данные КТ МИИР РК по наличию в Казахстане предприятий с государственным участием и частных автопарков.

Таблица 14. Информация об автопарках и автобусах на 01.01.2020 г.

№	Наименование региона	Частные автобусные парки (без участия государства)		Коммунальные автобусные парки (с государственным участием)	
		Кол-во парков	Кол-во автобусов в парках	Кол-во парков	Кол-во автобусов в парках
1	г. Нұр-Сұлтан	6	489	1	642
2	г. Алматы	15	810	1	889
3	г. Шымкент	25	1326	1	300
4	Ақмолинская обл.	4	196	-	-
5	Алматынская обл.	25	596	-	-
6	Атырауская обл.	6	215	-	-
7	Ақтөбінская обл.	1	208	1	179
8	Қарағандынская обл.	61	1664	-	-
9	Қостанайская обл.	7	435	-	-
10	Қызылордынская обл.	-	-	1	122
11	ЗКО	8	618	-	-
12	ЮКО	42	1793	2	200
13	СКО	11	330	-	-
14	Түркестанская обл.	25	682	-	-
15	Павлодарская обл.	11	465	1	102
16	Жамбылская обл.	29	1324	-	-
17	Маңғыстауская обл.	30	378	-	-
	Всего:	306	11529	8	2434

Источник: Информация Комитета транспорта МИИР РК [2]

Предпринятые меры по субсидированию убытков перевозчиков и анализ выполнения комплексной программы (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы.

В 2016-2020 гг. общественными организациями совместно с центральным уполномоченным органом проведена значительная работа по решению проблем в сфере автобусных перевозок. Внесены изменения во все нормативно правовые акты и проведены совещания с принятием конкретных решений. В частности, в 2019-2020 гг. были проведены совещания в МИИР РК под председательством курирующего Вице-Министра и в Правительстве Казахстана под председательством Вице-Премьер-Министра Республики Казахстан Скляр Р.В.

Одним из крупных мероприятий явилось, после обращения общественных организаций в Правительство РК, принятие распоряжением Премьер-Министра РК Комплексной программы (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы (Далее – ДК) (*приложение 1 к отчету*). В этой программе одним из главных мероприятий по развитию автобусных перевозок является создание тарифных комиссий и субсидирование убытков перевозчиков.

С целью реализации положений ДК по инициативе общественных организаций Комитетом транспорта МИИР РК и курирующим Вице-Министром был проведен ряд совещаний с представителями акиматов и ассоциаций пассажирских перевозчиков. Так совещания по исполнению ДК с участием представителей МИИР РК, НПП «Атамекен», МИО, председателей ОЮЛ и пассажирских перевозчиков были проведены в городах Павлодар, Костанай и во время прохождения международной выставки автобусов BUSWORLD CENTRAL ASIA 2019 в г. Алматы.

В *таблице 15* «Краткая информация о ходе исполнения ДК по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 гг.», приведен ход исполнения этой программы по некоторым регионам. Надо отметить, что, несмотря на ряд недостатков, в целом ДК имела большое значение для обновления парка и начала производства субсидирование в регионах, придав импульс процессу. Таким образом, целесообразно обеспечить пролонгацию этой программы, нацеленной на развитие отечественного автопрома и обновление парка автобусов страны.

Для следующей ДК по развитию автобусных перевозок на 2021-2023 годы, намечаемой к разработке, предлагаются следующие положения:

- вновь включить первые два пункта действующей Комплексной программы, касающиеся создания Тарифных комиссий и обязательного полноценного субсидирования убытков перевозчиков;
- включить пункт о внедрении системы ЭБ во всех городах Казахстана;
- включить пункт о создании ЦДС во всех городах Казахстана.

Таблица 15. Краткая информация о ходе исполнения Комплексной программы (дорожная карта)
по развитию автобусных перевозок на 2018-2020 годы

п п	Наименование вопроса	Алма- ты	Пав- лодар	Коста- най	Шым- кент	Петропав- ловск	Ак- тобе	Талды- корган	Кок- шетау	Ура- льск	Кара- ганда
1.	Создана ли тарифная комиссия Акиматом?	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	да	да	Да
2.	Какова величина расчетного тарифа, определенная Тарифной комиссией акимата?	150 т.	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	185т.	-
3.	Какова величина установленного МИО тарифа?	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80т.
4.	Утвержден ли список регулярных социально значимых маршрутов?	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Да
5.	Определено ли в бюджете области на три года субсидирования убытков перевозчиков?	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет
6.	Какова сумма выплаченных перевозчикам за 2018 год субсидий за убытки по социально значимым автобусным маршрутам?	-	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	178 млн.т.	?
7.	Сколько запланировано субсидий перевозчикам на 2019 год?	32,7 млрд. т.	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет	191 млн.т.	-
8.	Сумма выплаченной субсидии автоперевозчикам в первом квартале текущего года?	-	нет	нет	нет	нет	нет	нет	нет	40 млн.т.	35.5 млн.т.

Источник: Информация Комитета транспорта МИИР РК [2]

Следует также отметить, что информация о критическом финансово-экономическом положении сферы пассажирских автобусных перевозок была представлена высшему руководству страны и 24 января Президент Республики Казахстан К.К. Токаев на расширенном заседании Правительства РК озвучил ряд проблем, в том числе недопустимость отсутствия субсидирования убытков бизнеса.

В ходе совещания было дано поручение Правительству РК в двухмесячный срок принять соответствующие меры по исправлению ситуации в данной сфере отрасли.

В настоящее время МИИР РК инициировало внесение изменений в Правила субсидирования.

По решению проблемы отсутствия субсидирования убытков перевозчиков в 2019 и 2020 годах в МИИР РК были направлены предложения ассоциаций отрасли.

В *Приложении 7* представлены предложения по внесению изменений в Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, утвержденных приказом и.о. МИР РК от 25.08.2015 № 883 (далее – Правила субсидирования). Данные предложения связаны с ухудшением положения перевозчиков в период пандемии COVID-19. Региональные ассоциации представили свои предложения по данному проекту (*Приложение 8*).

Также надо отметить, что МИИР РК был разработан, согласованный с региональными ассоциациями и МИО, проект Комплекса мер по развитию городских пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в РК (далее – Комплекс мер), который утвержден распоряжением Премьер-Министра РК от 25 ноября 2020 г. В него вошли следующие положения:

- пересмотр расчетных тарифов на проезд, определение перечня социально-значимых сообщений;
- определение необходимого объема субсидирования убытков перевозчиков и обеспечение выделения на них средств;
- проведение оптимизации маршрутных сетей городского транспорта;
- снижение утилизационного сбора для автобусов с газомоторным топливом или с электродвигателями;
- внедрение системы ЭБ на городских маршрутах;
- внесения изменений и дополнений в ЗРК «Об автомобильном транспорте», в том числе положений по ответственности МИО по субсидированию убытков перевозчиков, по установлению требований к операторам ЭБ, программного обеспечения ЭБ;
- создание системы диспетчерского сопровождения автобусных перевозок в городах Казахстана;
- проработка запрета на создание коммунальных парков и исключение автобусных перевозок из перечня видов деятельности с участием государства.

При этом, сравнительный анализ утвержденного Комплекса мер показал, что в документ не вошли следующие положения проекта по:

- включению в Программу развития территорий целевой индикатор по обеспечению субсидирования социально значимых городских маршрутов;
- порядку организации диспетчерского сопровождения автобусов;
- вопросам развития автовокзалов и автостанций;
- конкурсным требованиям на право обслуживания автобусных маршрутов;
- вопросам по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами;
- внедрению автоматизированной системы для расчета тарифа на проезд на регулярных автобусных маршрутах.

Кроме того изменена формулировка положения о запрете на создание коммунальных парков путем замены на проработку этого вопроса.

Вместе с тем, несмотря на некоторое сокращение положений, ассоциации регионов связывают свои надежды на решение проблем, с впервые в РК утверждённой правительством программой развития автобусных перевозок.

Влияние пандемии COVID-19 на финансово-экономическое состояние пассажирского автотранспорта

В марте 2020 года в РК было признано о начале воздействия пандемии COVID-19 на население республики и в связи с этим был введен режим чрезвычайного положения и ограничения на передвижение граждан в пределах страны и за рубеж. Ограничения на передвижения налагались в пределах регионов (областей) и крупных населенных пунктов (столицы Нур-Султан, г. Алматы, Шымкент), а также отдельных населенных пунктов (Усть-Каменогорск, Семей).

В период карантина (с 19 марта по 2 апреля и с 5 июля по 2 августа 2020 года) ограничивалось также осуществление городских пассажирских перевозок: в некоторых городах, например в г.г. Нур-Султан и Шымкент полностью остановлены городские и пригородные перевозки пассажиров, в г. Алматы и некоторых областных центрах было сокращено количество выходов автобусов на линии.

В меж карантинный период были сохранены определенные ограничения по осуществлению пассажирских перевозок: соблюдение социального дистанцирования пассажиров в транспортных средствах и обязательное ношение масок, сокращение времени пребывания автобусов на линии, сокращение количества автобусов на линии.

Влияние пандемии коронавируса отрицательно отразилось на количестве передвижения населения. В городских и пригородных маршрутах резко снизился пассажиропоток, в международных перевозках полностью остановлены перевозки, в междугородных межобластных перевозках также наблюдается снижение перевозок пассажиров.

Так, например, в Алматы в период карантина наблюдалось десятикратное снижение количества перевозимых пассажиров, в Нур-Султане и Шымкенте перевозки пассажиров не осуществлялось. В межкарантинное время пассажиропоток в городских и пригородных маршрутах также не достиг своих прежних значений, в среднем объем перевозок по ним составляет половину от прежних значений.

Резкое снижение пассажиропотоков негативно повлияло на доходность автоперевозчиков. По экспертным оценкам собираемость доходов упала в два и более раз. В то же время расходная часть существенно не изменилась. Некоторое снижение расходов касается только затрат на топливо, обусловленное снижением графиков выхода автобусов на линию или ограничения на время осуществления перевозок.

Остальные статьи затрат (зарплата водителей, кондукторов, ремонтных рабочих, налоги, накладные расходы, затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава) практически не изменились. Вследствие существенного недобора доходов в период пандемии COVID-19 финансово-экономическое положение перевозчиков еще более ухудшилось.

Так, вследствие снижения доходов и невозможности своевременных выплат по лизингу подвижного состава в Алматы объявило себя банкротом одно автопредприятие. И это произошло несмотря на то, что алматинские автопарки находятся в более выгодном положении по сравнению с другими регионами страны вследствие субсидирования МИО убытков перевозчиков.

В результате воздействия пандемии на деятельность перевозчиков в городском, пригородном, межобластном и международном сообщениях перевозчики имеют значительные сложности по подготовке к работе в осенне-зимний период (приобретение тосола, зимних шин) и могут лишиться водительских кадров. Таким образом, существует вероятность срывов пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщении в случае непринятия Правительством РК, центральным УО и МИО экстренных мер по стабилизации финансово-экономического состояния перевозчиков.

Вместе с тем, с целью снижения влияния пандемии коронавируса COVID-19 на экономику страны руководством страны и причастными государственными органами был принят ряд мер. В частности:

1) В Налоговый кодекс депутатами Мажилиса Парламента РК внесены изменения по освобождению от НДС в сфере пассажирского автотранспорта.

2) Президентом РК утвержден Указ № 413 от 14 сентября 2020 г. «О мерах по реализации Правительством РК Послания Главы государству от 1 сентября 2020 г. «Казахстан в новой реальности: время действий», в котором Правительству РК поручено отмена до конца 2020 г. всех отчислений с фонда оплаты труда во внебюджетные фонды для субъектов малого и среднего бизнеса.

Кроме того, будет проведено субсидирование процентных ставок до 6% годовых по всем действующим кредитам малого и среднего бизнеса в пострадавших секторах экономики, начиная с момента объявления режима чрезвычайного положения;

3) На заседание Межведомственной комиссии выносится вопрос о разрешении осуществления перевозок пассажиров в межобластном и международном сообщении.

Важным событием в области НПА, регулирующих деятельность предпринимателей на автобусных социально значимых маршрутах является оперативная реакция центрального УО по обеспечению нормой для подготовки материалов по расчётному тарифу в период пандемии в условиях значительного снижения пассажиропотока. МИИР РК письмом (№04-1-27/ЗТ-А-1442 от 18.07.2020 г.) были даны комментарии к существующим НПА, позволяющие МИО проводить субсидирование убытков перевозчиков в полном от потребности объёме и финансировать деятельность перевозчиков при чрезвычайных ситуациях и в период эпидемии.

Выводы по главе 1.

1) По возмещению затрат перевозчиков на осуществление перевозки льготных категорий пассажиров МИО необходимо обеспечить полноценную компенсацию этих затрат перевозчиков. Утверждение перечня льготных категорий пассажиров должно сопровождаться проведением мероприятий по возмещению этих затрат из местного бюджета.

2) Вследствие низкого уровня тарифов при отсутствии субсидирования во всех регионах страны наблюдается значительная убыточность пассажирских автоперевозок на регулярных маршрутах, невозможность обеспечения бизнесом своевременного обновления парка и достойной оплаты труда водителей, кондукторов и ремонтных рабочих, что обуславливает низкий уровень безопасности и качества перевозок.

3) До 2020 года во всех регионах страны полноценное субсидирование убытков перевозчиков отсутствовало. По регионам, где осуществлялось субсидирование объёмы выделяемых средств настолько незначительны, что не покрывают объем компенсаций за проезд льготных категорий пассажиров. При этом ряд регионов вообще не осуществлял выплаты по компенсациям и субсидиям.

4) Вследствие установления тарифов значительно ниже расчетных и отсутствия соответствующих объемов субсидирования в течение ряда лет автомобильные пассажирские перевозки деградируют по основным параметрам развития: обновлению парка; наличию квалифицированных водителей; своевременному техническому обслуживанию и ремонту автобусов; профилактике БДД; улучшению качества обслуживания и внедрению инновационных технологий.

2. ОПРОС СУБЪЕКТОВ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

2.1. Проведение опроса предприятий пассажирского автотранспорта

С целью выявления проблем пассажирского автотранспорта в исследовании был использован анкетный опрос представителей ОЮЛ, пассажирских АТП и других субъектов предпринимательства, осуществляющие перевозки пассажиров.

Для реализации целей опроса бизнес-сообщества был разработан опросный лист, в котором отражена проблематика пассажирского автотранспорта страны и конкретные ее составляющие.

Опрос проводился в нескольких направлениях. К ним относятся:

- организация перевозок МИО, планирование графиков;
- электронное билетирование;
- обеспечение прозрачности доходов от перевозок;
- состояние с субсидированием убытков перевозчиков;
- проблемы пассажирского автотранспорта в связи с карантинными ограничениями в период пандемии коронавируса COVID-19;
- разработка региональных программ развития пассажирского автотранспорта;
- единая система продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров;
- решение проблем перевозок пассажиров в междугородном, внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима;
- рекомендации для государственных органов, перевозчиков по совершенствованию НПА.

Основные элементы анкеты отражены в *таблице 16*.

Таблица 16. Опросной лист организаций пассажирских перевозок

№	Вопросы	Ответы	Прим.
1.	Количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов		
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты?		
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования		
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта?		
5.	Плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта		
6.	Как обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта до введения электронного билетирования?		
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт Вашего города?		
8.	Что является причинами этих проблем? <i>Опишите кратко перечень проблем.</i>		
9.	Какие пути решения Вы предлагаете?		

10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы?		
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году?		
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?		
13.	Предложения по исправлению существующего положения по субсидированию ?		
14.	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?		
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме ЧС?		
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период ЧС?		
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период ЧС и после?		
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом		
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?		
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие автотранспорта?		
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта?		
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл.)		
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных и международных перевозках пассажиров		
24.	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии.		

Источник: подготовлено Союзом автотранспортников Казахстана

Анкетным опросом были охвачены 13 региональных ассоциаций пассажирского автотранспорта Казахстана, в состав которых входит 150 автомобильных перевозчиков. Из них 2 ассоциации являются объединениями только автовокзалов, междугородных, межобластных и международных перевозчиков, остальные в основном осуществляют перевозки в городском, пригородном и внутриобластном сообщениях. К опросу были привлечены опытные специалисты - руководители АТП и ОЮЛ, с целью систематизации изучаемых проблем.

Ответы на анкеты по проблемам пассажирского автотранспорта и опросные листы организаций пассажирских автобусных перевозок приведены в Приложении 10. Сводная информация по опросу парков и ассоциаций перевозчиков приведена в *Приложении 11*.

2.2. Результаты опроса и краткий анализ ответов

Опрос отраслевых общественных организаций выявил недостатки МИО в организации работы пассажирского автотранспорта. В частности не обеспечивается удовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры, имеет место некорректное определение планового количества графиков регулярных маршрутов, не контролируется обеспеченность перевозчиков кадрами требуемой квалификации и условия труда работников.

Опрос выявил факт недостаточно активного взаимодействия ОЮЛ автотранспортников с МИО и региональными палатами «Атамекен».

Анализ результатов опроса перевозчиков и ассоциаций перевозчиков дает следующую картину состояния пассажирского автотранспорта по рассматриваемым проблемам:

- Организация перевозок МИО, планирование графиков.

Одним из основных показателей пассажирского автотранспорта является количество плановых графиков регулярных маршрутов. Плановое количество графиков регулярных маршрутов показывает уровень поставленных целей и задач области, города и отдельных перевозчиков по обеспечению потребности населения в перевозке пассажиров.

От количества плановых графиков регулярных маршрутов зависит:

- а) частота (интервал) движения ОТ;
- б) продолжительность времени пассажира на одну поездку, в т.ч. время в ожидании автобуса.

Вышеуказанные показатели оказывают прямое влияние на другие факторы жизнедеятельности города, учреждений, предприятий и субъектов предпринимательства. Частота движения ОТ оказывает непосредственное воздействие на мобильность населения, поскольку, чем выше частота движения автобусов и тем самым, населению предоставляется больше возможности совершать поездки в общественные, торгово-развлекательные центры и др., что в свою очередь позитивно влияет на экономику города.

Между тем, в регионах наблюдается снижение количества плановых графиков внутригородских социально значимых маршрутов, а некоторые более убыточные маршруты вообще исчезают из перечня маршрутов.

Опрос показал, что методика определения количества плановых графиков внутригородских регулярных маршрутов не имеет определенной процедуры обоснования. Например, два города, где численность населения и территория почти одинаковы: это города Петропавловск и Уральск.

В Петропавловске 219 231 чел. жителей и площадь – 224,91 км², а в городе Уральск – 234 155 чел., при площади – 209,83 км². При этом, в первом городе количество плановых графиков внутригородских маршрутов равно 204 автобусам в день, а во втором - 420 автобусов. Анализ показывает, что плотность населения в двух городах почти одинакова, однако в СКО частота движения внутригородских автобусных сообщений в 2 раза ниже, чем в ЗКО, вследствие чего в Петропавловске на один автобус приходится 1080 чел. в день, а в Уральске - 557 чел/день.

В г. Алматы с населением 1 916 822 чел. количество плановых графиков составляет 1560 ед., т.е. 1228 чел/график. В г. Караганды с населением 500 000 чел. количество плановых графиков составляет 490 ед., т.е. 1020 чел/график. В Павлодаре с населением 335 272 чел. плановый график – 363, т.е. 918 чел/график. Разница между городами составляет от 200 до 300 человек на один график в день.

Такой важный показатель пассажирского автотранспорта, как количество графиков имеет важное значение для удовлетворения потребности населения и требует научно обоснованного подхода.

Опрос подтвердил необходимость разработки методики определения количества плановых графиков регулярных пассажирских перевозок, в частности, во внутригородских и пригородных автобусных сообщениях.

Основная причина снижения числа графиков в регионах – отсутствие субсидирования убытков социально значимых перевозок в течение длительного времени. Например, в городе Караганде количество графиков маршрутов на 01.01.2014 года составляло 626 единиц, а на 01.01.2020 года фактическое количество автобусов насчитывало 376 автобусов.

МИО Караганды в период 2010-2016 года полностью прекратил субсидирование убытков социально значимых перевозок, а контроль со стороны УО отсутствовал.

В течение этого периода количество выпускаемых на линию автобусов планомерно снижалось, вместе с тем снизилась регулярность движения автобусов, следовательно ухудшилось качество услуг населению.

Нужно ещё учесть, что в процессе эксплуатации происходит сход автобусов с линии (техническая неисправность, ДТП и др. причины), что увеличивает продолжительность поездки пассажира.

Количество предприятий, обслуживающих городские маршруты.

Количество АТП, обслуживающих внутригородские маршруты, в среднем составляет от 10 до 20 в одном городе.

Регулярные маршруты обслуживают:

- а) юридические лица, владеющие автобусами на праве собственности;
- б) юридические лица - субъекты предпринимательства, владеющие автобусами и микроавтобусами на иных законных основаниях;
- в) физические лица - ИП, владеющие автобусами и микроавтобусами на иных законных основаниях.

Практика показывает, что большинство субъектов предпринимательства обслуживают регулярные маршруты автобусами, собственниками которых являются третьи лица, что фактически означает передачу права обслуживания маршрута третьей стороне, т.е. собственникам автобусов и микроавтобусов.

Более 60% из 90 430 ед. списочного парка автобусов принадлежит индивидуальным владельцам, которые в основном заняты или на нелегальных перевозках или формально переданы арендаторам перевозчикам, где медицинские и технические осмотры не проводятся, качество транспортных услуг практически бесконтрольно, организация БДД практически не осуществляется или осуществляется формально. Отсутствие чётких критериев передачи права обслуживания третьей стороне стало причиной массовых нарушений в сфере пассажирского автотранспорта. Анализ опроса показал, что есть необходимость проводить более глубокое исследование настоящей темы с целью разработки механизма перехода субъектов МСБ в АТП.

- Электронное билетирование (ЭБ)

Главная задача автобусных парков - обеспечение БДД и высокое качество обслуживания пассажиров. При этом, известно, что одной из важнейших причин высокой аварийности и значительного объема теневых доходов, является отвлечение водителей на обилечивание пассажиров. С целью решения этой проблемы и обеспечения прозрачности финансовых потоков, по инициативе автопарков было внедрено ЭБ.

Система ЭБ реализована с 2015 года в городах Алматы, Нур-Султане. Процесс внедрения находится в компетенции МИО и в городах Караганда, Шымкент, Павлодар, Кокшетау и др. проводится уже более 2-х лет.

На рынке ЭБ уже появились компании, предлагающие альтернативные способы оплаты за проезд, в случае если пассажир приезжий или забывшие карту дома, потерявшие карту, не пополнившие баланса и т.п. К примеру, компания ТОО «SMSBUS», осуществляющая свою деятельность в городах Нур-Султан, Алматы, Кызылорда и др., предоставляет возможность рассчитаться банковской картой, телефоном, по QR-коду и т.п. Внедрение таких методов оплаты:

- улучшает безопасность движения за счёт освобождение водителя от функций обилечивания, выдачи сдачи и т.п.;
- повышает полноту сбора, закрывая каналы присвоения выручки;
- улучшает культуру обслуживания и соблюдение графиков;
- предоставляет людям альтернативные формы оплаты проезда, обеспечивает цифровизацию и внедрение новых инновационных технологий в сфере перевозок.

В Караганде оператором системы ЭБ является южнокорейская фирма «Smart Card», которая начала заниматься внедрением с 01.06.2015 года. Систему ЭБ на городских маршрутах запустили 15 сентября 2020 года в тестовом режиме. По прогнозам специалистов тестовый режим может продлиться до 1 декабря.

Стоимость проезда посредством электронной карты и оплаты наличными деньгами составляет 80 тенге в период тестового режима. В настоящее время действуют электронные карты (общие) и электронные карты школьника. Карты для других категорий льготных пассажиров (пенсионеры и граждане с социально проездным билетом) находятся в разработке. Стоимость услуги оператора составляет 10% от суммы дохода перевозчиков на маршруте.

В Петропавловске ввод системы ЭБ находится в процессе разработки и подготовки. В настоящее время идет процесс заключения договоров оператора с перевозчиками. Оператором является фирма «AlemPay» из г.Алматы. Эта же компания «AlemPay» занимается внедрением ЭБ в городе Кызылорда с 1 января 2020 год и в городе Талдыкорган с 1 апреля 2020 года. В данный момент подписаны договоры со всеми автопарками города.

Внедрение ЭБ в Казахстане сопровождалось определенными сложностями. В частности в разных городах и регионах страны внедряются разные способы фиксации проезда пассажиров и разные системы оплаты с различным программным обеспечением. Это приводит к тому, что иногородний пассажир вынужден приобретать электронную карту или устанавливать на своем мобильном телефоне другую систему оплаты за проезд, что при кратковременности визита причиняет ему определенные неудобства.

Целесообразно было бы внедрение единой для Казахстана платформы для оплаты за проезд при наличии своих операторов ЭБ. Здесь имеется в виду, что технически операторы могут быть в регионах страны разными, но поддерживать единую технологию фиксации и сбора оплаты за проезд.

Также проблемой ЭБ является величина сбора оператором за техническое сопровождение системы. Она различается в разных регионах и зачастую необоснованно велика, что вызывает обоснованное недовольство перевозчиков в условиях отсутствия субсидирования и является препятствием при внедрении ЭБ.

Кроме того, при определении расчетного тарифа за проезд пассажира необходимо учесть расходы перевозчика на техническое сопровождение ЭБ. Для реализации данного положения необходимо ввести в НПА соответствующие положения.

Предварительный анализ показывает, что основным преимуществом ЭБ является оперативное (в режиме онлайн) подтверждение числа пассажиров с разбивкой по категориям льготников и соответственно доходов перевозчиков третьей (нейтральной) стороной, что обеспечивает беспристрастность и прозрачность информации. Тем самым, наличие электронного билетирования значительно облегчает процесс организации МИО субсидирования убытков перевозчиков.

ЭБ также позволяет снизить затраты на организацию централизованной диспетчеризации перевозок, в связи оснащением автобусов средствами связи отслеживающими их место нахождения в режиме реального времени.

Вместе с тем, практика показывает, что на рынке организации ЭБ необходима конкуренция, так как монополия оператора на предоставление услуг ведёт к застою во внедрении инновационных технологий, замены морально и физически устаревшего оборудования, в связи с естественным стремлением бизнеса экономить на статьях затрат.

К тому же, при конкуренции естественным образом значительно снижаются цены, предоставляемых оператором услуг.

К примеру, в Алматы ТОО «SMSBUS» получает с перевозчиков 3% от 80 тенге оплаты за проезд мобильным устройством или картой и 1,5% по учёту наличных платежей, когда его конкурент ТОО «Транспортный холдинг Алматы», пользуясь монопольным положением, практикует получение от перевозчиков 10% от безналичной оплаты и 50% от оплаты наличными.

Для реализации проекта ЭБ в других регионах особый интерес представляет опыт работы компании «SMSBUS» в альянсе с компанией «КСелл» под эгидой АО «Халык Банк», работающие в городах Алматы, Кызылорда, Талдыкорган, Костанай и Петропавловск. Вышеназванные партнёры предоставляют МИО и перевозчикам внедрение комплексного ЭБ транспортными и банковскими картами, предусматривая максимальные льготы при отсутствии предварительной оплаты за поставляемое оборудование, предлагая современные терминалы в пользование на долгосрочных условиях.

Также надо отметить положительный опыт города Нур-Султан в части внедрения альтернативных, инновационных технологий оплаты за проезд в автобусах в условиях конкуренции операторов ЭБ. В частности, в Нур-Султане уполномоченный орган по организации перевозок ТОО CTS (бывший «Астана LRT») работает со следующими поставщиками систем электронной оплаты:

- 1) SMSBUS, sms оплата;
- 2) HALYK BANK по QR;
- 3) Касса24 по QR;
- 4) QIWI по QR;
- 5) Astra Bus по QR;
- 6) Kaspi.kz по QR;
- 7) Рахмет по QR;
- 8) Senim по QR;
- 9) OyBy по QR;
- 10) Chocolife по QR;
- 11) Woopray по QR;
- 12) Aqqaunt по QR.

Кроме того, в столице идёт апробация такого революционного бесконтактного метода оплаты, как «FACERAУ», означающего возможность билечивания посредством видеокамеры. Такой широкий выбор обеспечивает пассажиру безопасность формы платежей, культуру обслуживания и снижение стоимости услуг оператора ЭБ.

- Прозрачность доходов.

Одним из важных факторов нормальной работы автопредприятий пассажирского городского транспорта является обеспечение прозрачности доходов за проезд пассажиров. Особенное значение этот фактор получил в условиях низкого уровня тарифа за проезд, устанавливаемых МИО, и отсутствия субсидирования убытков перевозчиков при осуществлении перевозок. МИО мотивируют свой отказ от субсидирования отсутствием достоверности объема перевозок на маршрутах и затрат на осуществление перевозок.

Обеспечение прозрачности доходов от перевозок достигается тремя технологиями:

- Во-первых, полный учет средств от перевозок пассажиров возможен при применении БУС, положения по которой отражены в Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом;
- Во-вторых, полный учет доходов от перевозок достигается при внедрении ЭБ на городских маршрутах. При этом одновременно производится учет доходов от проезда льготных категорий пассажиров, что является основой для определения объемов компенсаций за них;
- В-третьих, МИО могут проводить обследование пассажиропотоков на городских маршрутах. По данному направлению ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» с 2010 года по заданиям областных и городских акиматов проводил обследование пассажиропотоков отдельно по городским маршрутам. Всего обследованием пассажиропотоков было охвачено практически все областные центры, Алматы, Шымкент, а также некоторые города областного значения.

Имея в распоряжении эти три инструментария МИО не обеспечивают рентабельную работу городского пассажирского транспорта: они не обеспечивают контроль за наличием БУС оплаты проезда, не продвигают внедрение ЭБ, не используют достоверные научно обоснованные результаты обследования пассажиропотоков. Вследствие этого практически по всей стране отсутствует функционирование БУС в городах, где не внедрена система ЭБ, за исключением ряда отдельных автопредприятий.

Анализ ситуации с применением БУС в городах Казахстана показывает, что она практически разрушена во всех регионах страны. Мелкие предприятия полностью ее игнорируют, т.к. МИО, в нарушение положения в НПА, не требуют от перевозчиков использование этой системы.

Отсутствие прозрачности в получаемых от перевозок доходов ведет к сокрытию перевозчиками части доходов, снижению налогов, оседанию части доходов у водителей и кондукторов. Кроме того, такая ситуация порождает недоверие МИО к данным от перевозчика при обращении их организовать субсидирование убытков перевозчиков.

Отсутствие БУС и прозрачности доходов обусловлено необходимостью максимально уменьшить затраты на перевозки путем отказа от штата диспетчеров и контролеров, а также максимально увеличить часть доходов, оставляемых у себя в условиях отсутствия полноценного учета. Это является вынужденной мерой выживания при убыточности перевозок, что позволяет сохранить перевозки, но не дает возможность своевременно обновлять парк и ПТБ.

Большинство респондентов опроса считают, что обеспечение прозрачности доходов достигается внедрением электронного билетирования, а в его отсутствии необходимо применение, работающее эффективно в Караганде, контрольно-учетной билетной системы;

- Субсидирование убытков перевозчиков.

Законодательством РК в области пассажирского автотранспорта установлено положение об обязательном субсидировании убытков перевозчиков при регулировании тарифов на проезд пассажиров, в целях реализации которой разработаны и действуют «Методика расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам» и «Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров».

В первом документе подробно отражен порядок определения доходов и расходов перевозчиков при выполнении перевозок пассажиров. Во втором документе установлен порядок осуществления субсидирования убытков перевозчиков.

Т.о. технология субсидирования отражена в Правилах субсидирования и заключается в последовательности действий акимата, маслихата, тарифной комиссии и перевозчиков:

- создание Тарифной комиссии;
- прием Тарифной комиссией данных по доходам и расходам отдельно по маршрутам от перевозчиков и рассмотрение их достоверности;
- утверждение городским маслихатом расчетных тарифов по маршрутам и выявление потребности в субсидировании;
- утверждение маслихатом объемов финансирования по субсидированию убытков перевозчиков и включение в план бюджета на соответствующий период;
- исполнение акиматом плана субсидирования на соответствующий период.

Вместе с тем, несмотря на обеспечение МИО необходимыми НПА, субсидирование убытков в регионах не обеспечивается, что препятствует привлечению значительных инвестиций отечественным бизнесом, негативно влияя на социально экономическое положение областей.

Отсутствие субсидирования убытков перевозчиков особо тяжело отразилось на бизнесе в 2016 году после обвала курса тенге к доллару и резкого подорожания стоимости запчастей и топлива. При удержании тарифов на перевозки в районе 80 тенге с 2012 года установленный тариф более чем в два раза не обеспечивает затраты на перевозки.

По данной проблеме респонденты опроса отмечают основными причинами практически не осуществляемого в регионах субсидирования - это отсутствие ответственности руководителей МИО и отсутствие контроля МИО со стороны УО в лице МИИР РК.

Предложения ассоциаций по обеспечению субсидирования убытков перевозчиков: ввести изменения в НПА, предусмотрев ответственность руководителей МИО в КоАП РК за невыполнение положений законодательства РК по субсидированию.

- Влияние пандемии коронавируса на деятельность автотранспорта.

В связи с пандемией в РК в 16 марта был введен режим ЧП и ограничения на передвижение граждан, налагаемые в пределах регионов и крупных городов.

В период карантина (с 16 марта по 2 апреля и с 5 июля по 2 августа 2020 года) ограничивалось также осуществление городских пассажирских перевозок.

В некоторых городах, например Нур-Султан и Шымкент, полностью остановлены городские и пригородные перевозки пассажиров, в Алматы и некоторых областных центрах было сокращено количество выходов автобусов на линии.

На городских и пригородных маршрутах резко снизился пассажиропоток, в международные и межобластные перевозки полностью остановлены. Так, например, в Алматы в период карантина наблюдалось десятикратное снижение количества пассажиров, в Нур-Султане и Шымкенте перевозки не осуществлялись. В межкарантинное время пассажиропоток в городских и пригородных маршрутах достиг лишь половины своих прежних значений.

В межкарантинный период были сохранены ограничения по осуществлению перевозок: соблюдение социального дистанцирования пассажиров и обязательное ношение масок, сокращение графиков и времени пребывания автобусов на линии.

Резкое снижение пассажиропотока негативно повлияло на, уменьшившиеся в два и более раз, доходы перевозчиков. В то же время расходная часть существенно не изменилась. Некоторое снижение расходов касается только затрат на топливо, обусловленное снижением графиков выхода автобусов на линию. Остальные статьи затрат (зарплата водителей, кондукторов, ремонтных рабочих, налоги, накладные расходы, затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава) не изменились.

Вследствие существенного недобора доходов в период пандемии COVID-19 финансово-экономическое положение перевозчиков еще более ухудшилось. Так, вследствие невозможности своевременных выплат по лизингу автобусов и заработной плате водителям, в Алматы объявил себя банкротом один автопарк, несмотря на выгодное по сравнению с другими регионами страны, положение вследствие субсидирования МИО убытков перевозчиков.

В результате воздействия пандемии на деятельность перевозчиков в городском, пригородном, межобластном и международном сообщениях, из-за отсутствия средств перевозчики не могут подготовиться к работе в осенне-зимний период (приобретение антифриза, зимних шин, ремонт техники и т.п.) и могут лишиться водительских кадров.

- Региональные программы развития пассажирского транспорта. Респонденты не участвовали в разработках региональных программ развития пассажирского автотранспорта и более того об этом не слышали;

- Единая система реализации билетов на проезд в автобусах междугородного, межобластного и международного следования.

Большинство респондентов приветствуют внедрение единой системы продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров;

- Проблемы перевозок пассажиров в междугородном, межобластном и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.

Полный простой в период пандемии сферы пассажирских перевозок в междугородном, межобластном и международном сообщении, практически довёл предприятия до банкротства. В связи с этим, респонденты опроса предлагают:

- добиться разрешения правительства на осуществление междугородных, межобластных и международных перевозок, обеспечив доступное и безопасное автобусное сообщение населению;
- искоренить нелегальные перевозки, организовать системный контроль работы автобусов на линии, ввести ответственность перевозчиков, водителей и пассажиров по нелегальным перевозкам.

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

Результаты анализа опроса предприятий и ассоциаций перевозчиков представлены в *таблице 17*.

SWOT- АНАЛИЗ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Таблица 17. 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 ОЮЛ, защищающие законные интересы бизнеса	Обеспечение прозрачности экономики при ЭБ
Субсидирование убытков предпринимателей	Развитие транспортной логистики и маршрутных сетей
Готовность бизнеса на саморегулирование организации перевозок	Повышение БДД, улучшение качества обслуживания пассажиров

Слабые стороны	Угрозы
Высокий износ парка	Рост ДТП.
Несовершенство НПА	Рост теневого рынка перевозок.
Наличие нелегальных автобусных перевозчиков	Снижение налоговых поступлений в бюджет
Дефицит квалифицированных водителей автобусов - низкий уровень подготовки водителей	Наращивание 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 АТП, обеспечивающих рентабельность перевозок, и в том числе, обеспечение полноценного субсидирования убытков перевозчиков, в значительной мере влияет на повышение качества обслуживания пассажиров.

Т.о., финансирование организации перевозок, позволяет автопаркам:

- 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, ИП и физических лиц в сфере автобусных пассажирских перевозок позволит устранить тенденцию увеличения числа малых предприятий, и тем самым, повысить безопасность и качество перевозок.

ВЫВОД: Основными проблемами автобусных перевозок являются:

- Недобросовестная конкуренция в сфере пассажирских перевозок;
- Теневая экономика, нелегальные перевозки пассажиров;
- Невыполнение МИО норм законодательства в части выполнения обязательств по субсидированию убытков перевозчиков;
- Дефицит водителей категорий «Д».

3. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА

В данном проект разработчики частично использовали актуальные до настоящего времени материалы исследовательской работы проведённой в 2018 году. Также использована новая информация по организации перевозок за рубежом в период пандемии. В целом международный опыт и в частности по обеспечению финансовой устойчивости автопредприятий основывается на источниках:

- Отчет Главного технического советника проекта ПРООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» Гвидо Бруггемана «Обзор политики и рекомендации» – Алматы 16 ноября 2017 года [5];
- Исследование Международного совета общественного транспорта (UITP) «Экономические и финансовые последствия для сектора общественного транспорта» - Москва, 17.06.2020 г. [6].
- Исследование транспортной ассоциации Asstra «COVID-19 - Воздействия на компании местного общественного транспорта и будущие сценарии» - 04.2020 г.
- Материалы вебинара: «Экономика общественного транспорта и COVID -19»

3.1. Международный опыт

В материалах исследований отмечается высокая значимость деятельности городского ОТ. Его функционирование позволяет обеспечить удовлетворение потребности населения в перевозках до работы, учебы, торгово развлекательных центров и места общественной деятельности. Кроме того, деятельность ОТ позволяет снизить использование личного легкового автотранспорта, что благотворно сказывается на экологию и снижение пробок на улицах городов.

Также отмечается, что вследствие высокой значимости ОТ многие государства поддерживают городской транспорт в особой мере. Например, в Малайзии деятельность ОТ осуществляется в рамках Национального генерального плана развития, в Индии действует Национальная политики городского транспорта, включающая в себя популяризацию ОТ, транзитно-ориентированное развитие, институциональную финансовую поддержку и профильное управление, а в Эстонии действует Национальный закон об ОТ.

Кроме того, в мире набирает обороты тенденция полностью бесплатного для пассажиров ОТ. Это объясняется экономической целесообразностью, которое власти видят в предоставлении населению стимула в виде комфортабельной безвозмездной свободы перемещения до работы, домой, мест отдыха и развлечения, торговли, общественного питания и досуга, что позитивно отражается на экономике города.

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; Эстония, Вильнюс.	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; Таиланд: Бангкок; Франция: Париж; Канада: Калгари; США: Денвер, Монтеррей, 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

Источник: по материалам проекта ООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» [5]

Данные таблицы свидетельствуют о многообразии организации работы пассажирского транспорта и определяется степенью доступности финансовых ресурсов для транспорта. С отказом от сбора проездной платы поиск оптимальной системы финансирования теряет свою актуальность. Но поскольку системы финансирования ОТ 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 и в подходах к управлению ОТ выделяются четыре основных модели:

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

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

- финансирование ОТ 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;
- основой взаимоотношений между МИО и перевозчиками должны служить Договоры об общественных услугах;
- 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.

Исследование в области общественного транспорта Европы

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 ОТ 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 онлайн, 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 работают в 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 ОТ установлены камеры и ведется видеонаблюдение, используемое для учета количества пассажиров.

В Европе применяется системы подсчета пассажиров для оценки рентабельности работы ОТ. 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.

3.2. Мировой опыт по финансовой поддержке предприятий общественного транспорта

При убыточной деятельности общественного транспорта эксперт Гвидо Бруггерман приводит две упрощенные бизнес-модели:

- В случае если затраты не покрываются выручкой от продажи билетов то следует прекращение оказания услуг;
- Так как общественный транспорт является сферой общественной услуг то необходимо:
 - повысить стоимость проезда;
 - выплачивать дополнительно компенсации и субсидии;
 - сократить затраты на перевозку.

Основные тезисы исследования по субсидиям:

- затраты сферы ОТ часто не покрываются выручкой
- субсидии требуются для:
 - удержания стоимости проезда на доступном уровне
 - обеспечения ОТ (тем, кто от него зависит)
 - ограничения отрицательного воздействия транспортных перевозок (заторы и загрязнение окружающей среды)

- ОТ часто рассматривают как общественную услугу, как например:
- образование
- здравоохранение
- дорожная инфраструктура
- обычно считается, что правительство оказывает финансовую поддержку ОТ

Уровень субсидий:

- различен в разных городах мира (странах, континентах)
- зависит от многих аспектов:
- политика в отношении ОТ
- политический строй
- стоимость билетов (и сниженные тарифы)
- затраты (например, рабочая сила, топливо и автобусы)
- имеющийся бюджет и финансирование
- кто финансирует инвестиции
- поэтому обычно считается, что правительство оказывает финансовую поддержку ОТ

В исследовании приводится коэффициент покрытия затрат странам и городам в разных регионах мира (*таблица 19*).

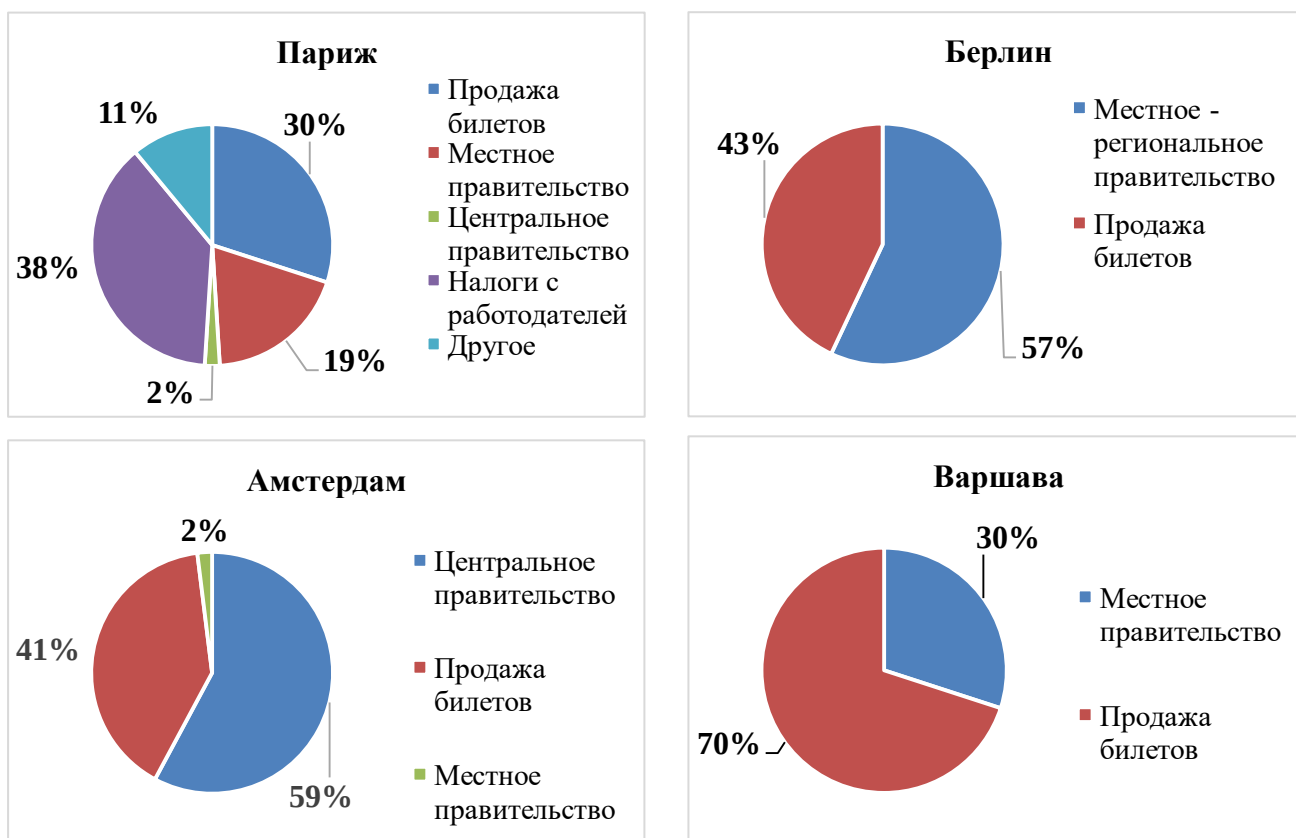
Таблица 19. Коэффициент покрытия затрат (доходы – затраты), %

ЕВРОПА	50		Вашингтон автобус	24
Варшава	32		Лос-Анджелес	31
Брюссель	35		Ванкувер	52
Рим	36		Чикаго	57
Мадрид	40		Вашингтон метро	68
Париж	40		Нью-Йорк автобус	37
Амстердам	41		Нью-Йорк метро	67
Мюнхен	42		Нью-Йорк	56
Барселона	44		Юго-Восточная Азия	85
Хельсинки	49		Окленд	44
Копенгаген	52		Пекин метро	60
Вена	60		Сидней	72
Берлин	60		Токио автобус	90
Дублин	64		Сингапур метро	100
Цюрих	66		Сингапур автобус	105
Лондон (автобус)	67		Гонконг автобус	105
Лондон (метро)	91		Токио метро	170
США	35		Гонконг метро	186

Источник: по материалам проекта ООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» [5]

Как видно из этих данных в развитых странах субсидируются от 35% (США) до 85% (Юго-Восточная Азия) затрат на осуществление перевозок.

Структура доходов по некоторым городам Европы приведена на *рисунке 14*.



Источник: по материалам проекта ООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» [5]

Рисунок 14. Структура доходов транспортных операторов некоторых городов Европы

Из данных, представленных в исследовании, видно, что в субсидировании убытков транспортных операторов участвует, как местный бюджет, так и центральный бюджет.

В исследовании приводятся факторы, обуславливающие необходимость субсидирования ОТ. К ним относятся:

- требуется меньше инвестиций в дороги;
- доступ к работе бизнесу и образованию;
- сокращение загрязнения окружающей среды;
- общественная поддержка.

Приводится, что в городах с большой долей ОТ общая стоимость городского транспорта для общественности на 50% ниже (от ВВП города).

Общая ежегодная субсидия на ОТ в Европе составляет \$ 22 млрд.

Дается сравнение издержек на пассажиромиллю в США по легковым автомобилям и автобусам (таблица В).

В разделе «Финансирование ОТ» исследования в отношении стоимости проезда пассажиров отражены следующие элементы:

- трудность политики заключается в объединении целей правительства, операторов и потребителей;

- баланс между доступностью и покрытием затрат (социальный аспект в противовес коммерческому);
- механизм корректировки (скорее основан на прозрачных формулах, а не на политических решениях);
- повышение стоимости, чтобы отразить ежегодную инфляцию - лучше небольшие ежегодные повышения стоимости, чем редкие, но значительные повышения, чтобы избежать «шока»;
- внимание ассортименту и льготным тарифам;
- электронная продажа билетов позволит осуществлять управление доходами.

Кроме того, приводится структура финансирования ОТ:

- выручка от продажи билетов;
- финансирование из местного и/или центрального правительства;
- налоги, сборы и пошлины, собираемые на особые цели (налоги на транспорт от работодателей, пошлины за загрязнение окружающей среды, плата за использование перегруженных участков дорог, доходы от парковок, земельный налог и т.д.).

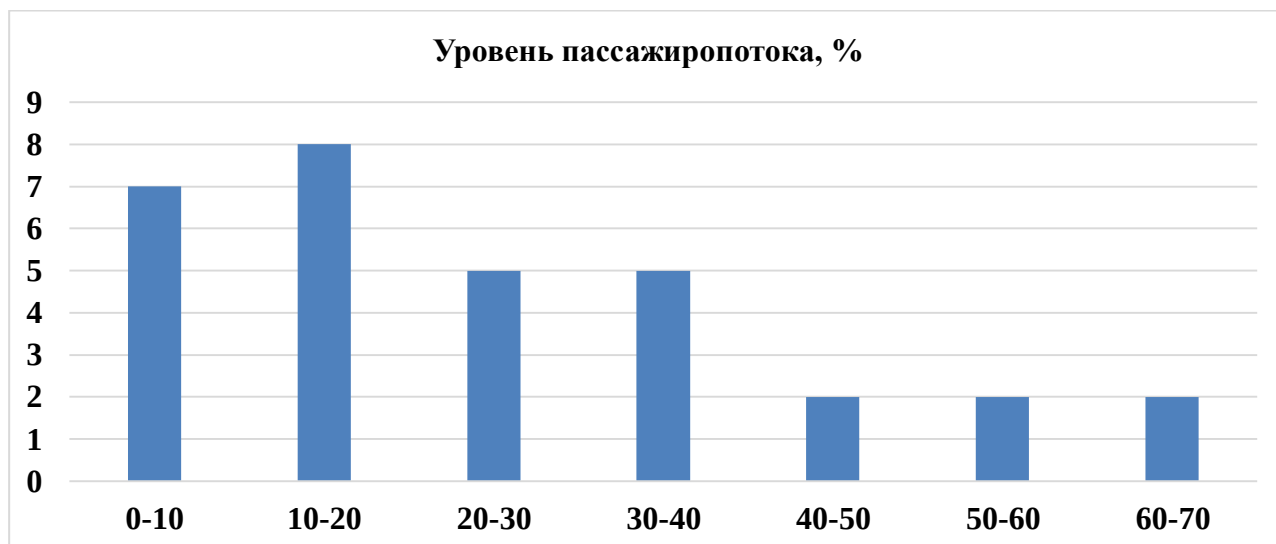
3.3. Мировой опыт по снижению негативных последствий пандемии коронавируса COVID-19

В исследовании MCOT «Воздействия на местный ОТ компании и будущие сценарии» приведены результаты опроса в мае 2020 года транспортных операторов в основном из стран Европы (67%) и Азиатско-Тихоокеанского региона (18%), а также других регионов мира.

Нормативная база от респондентов:

- 52% сообщают, что работают непосредственно по контракту;
- 27,5% сообщают, что работают в смешанных условиях;
- 21% сообщают, что работают по тендеру.

Краткая информация по влиянию пандемии коронавируса COVID-19 на деятельность пассажирских перевозок следующая: 25% респондентов сообщают, что их уровень обслуживания был сокращен на 10-20%, а 22% сообщили о снижении пассажиропотока до 0-10% по сравнению с аналогичным периодом в 2019 году (рисунок 15).



Источник: Исследование Международного союза общественного транспорта (UITP): «Экономические и финансовые последствия для сектора общественного транспорта – результаты исследования» [6]

Рисунок 15. Уровень пассажиропотока по сравнению с соответствующим периодом марта 2019 г.

Опрошенные респонденты отмечают, что пандемия коронавируса повлияет на рост затрат на перевозки. Результаты опроса по динамике затрат в период изоляции приведен на *рисунке 16*.



Источник: Исследование Международного союза общественного транспорта (UITP): «Экономические и финансовые последствия для сектора общественного транспорта – результаты исследования» [6]

Рисунок 16. Динамика затрат транспортных операторов в период изоляции

Комментарии исследователей по росту затрат:

- расходы идут в соответствии с бюджетом, но у нас есть резкая потеря доходов;
- возросшая стоимость медицинского обслуживания и уборки компенсируется незначительным снижением уровня обслуживания;
- затраты на сверхурочную работу и топливо значительно сокращаются за счет сокращения рабочего времени на 30%;
- несколько факторов компенсируют друг друга (более низкие зарплаты и затраты на энергию, но более высокие расходы на средства гигиены и СИЗ);
- несмотря на то, что затраты в целом остались на том же уровне, что и в прошлом году, структура расходов изменилась.

Результаты предполагаемого влияния пандемии на доходы от оплаты проезда:

- одинаковый разброс ожидаемого влияния (среднее / значительное и очень значительное) на коэффициент совокупных доходов (30% каждый);
- 60% заявили, что общее влияние на доходы от оплаты проезда будет очень значительным;
- 70% заявили, что разовые билеты очень сильно пострадают;
- 51% заявил, что месячные абонементы очень сильно пострадают;
- 48% заявили, что льготные тарифы очень сильно пострадают.

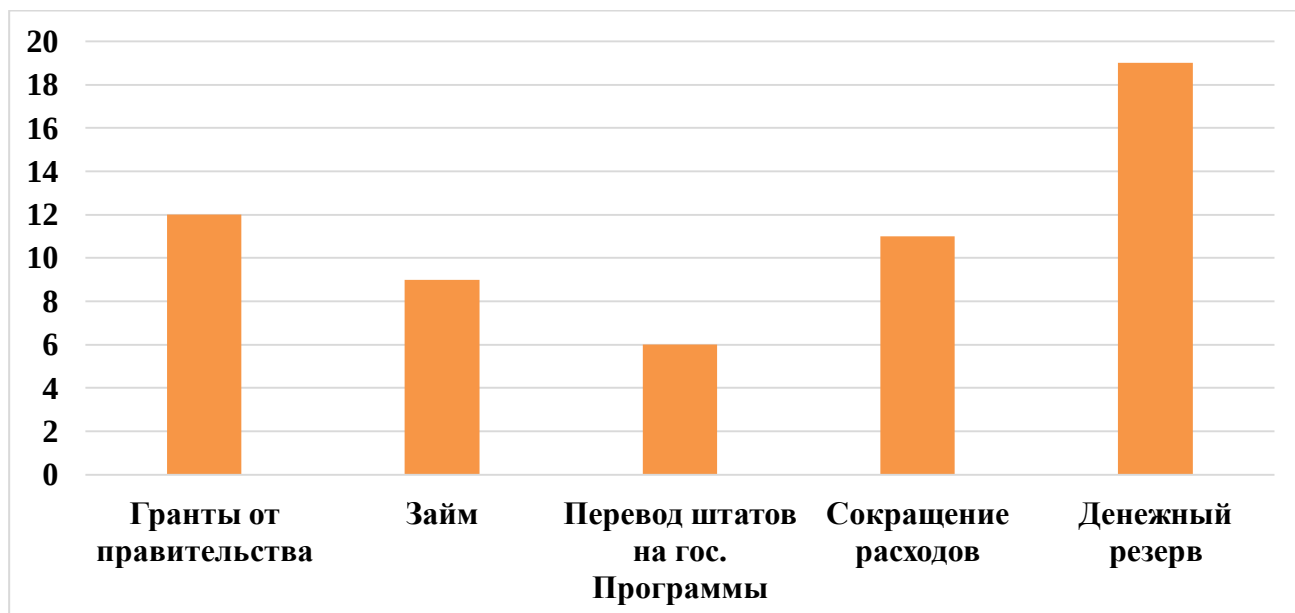
Комментарии исследователей по результатам опроса по влиянию пандемии на доходы от оплаты за проезд:

- зависит от того, кто берет на себя риск дохода;
- большее уклонение от оплаты проезда из-за отсутствия контроля билетов и продаж их в салоне;
- эта система обычно покрывает более 100% эксплуатационных расходов за счет доходов от оплаты проезда, которые исчезли, вынуждая обратиться за помощью к государству.

По оценке влияния на коммерческие / нетранспортные доходы и целевые доходы в период ограничения передвижения опрос показал следующие результаты:

- очень высокий уровень неиспользуемых или неизвестных результатов особенно для целевых доходов и деятельности в сфере недвижимости;
- 36% сообщают об очень значительном влиянии на доходы от рекламы и розничной торговли, а также на внутрифирменные доходы;
- 27% также сообщают о незначительном влиянии на доходы от рекламы.

По финансовой поддержке транспортных операторов в период изоляции приведены данные по мероприятиям (*рисунок 17*).



Источник: Исследование Международного союза общественного транспорта (UITP): «Экономические и финансовые последствия для сектора общественного транспорта – результаты исследования» [6]

Рис. 17. Краткосрочная поддержка текущего дефицита доходов от пассажирских перевозок в период изоляции

Результаты обзора:

- 19% сообщили, что получили некоторую поддержку;
- 23% сообщают, что находятся в ходе переговоров с соответствующими уровнями власти.

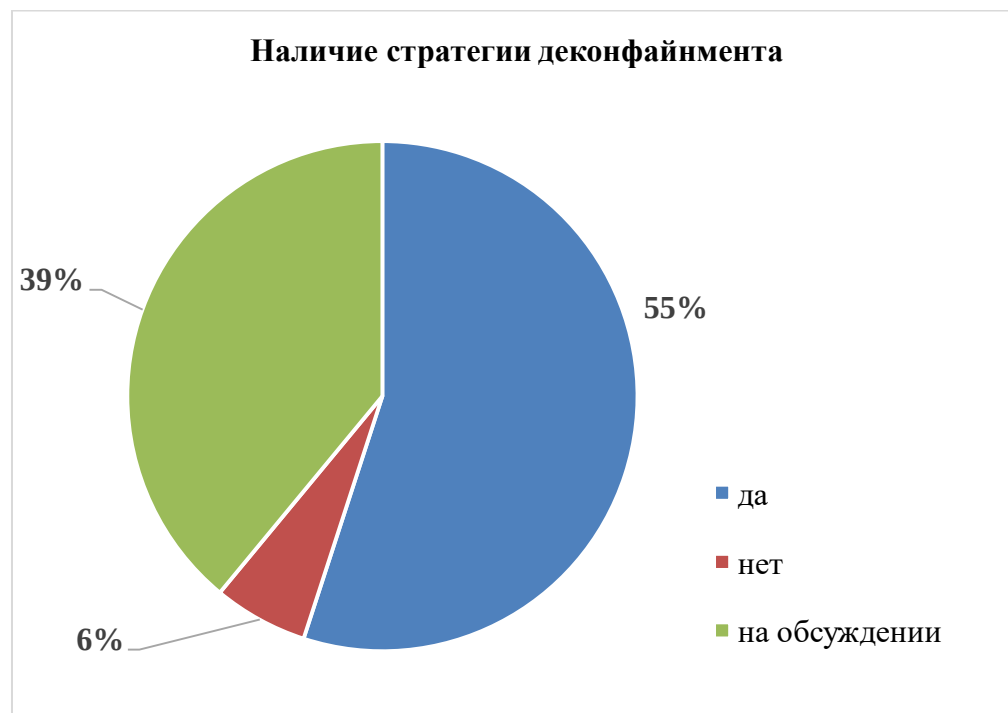
Комментарии исследователей:

- разрыв между доходами и расходами будет компенсирован краткосрочными кредитами;
- рассматриваемая поддержка связана с другими видами деятельности, например, увеличением операционных субсидий и уменьшением инвестиционных субсидий;
- национальная поддержка обеспечивает широкий подход, который может принести пользу общественному транспорту.

По стратегии безопасного выхода из изоляции (деконфайнмента) 93,5% респондентов заявили, что в их городе либо есть стратегия деконфайнмента, либо она обсуждается. На *рисунке 18* приведены данные опроса транспортных операторов по наличию стратегии безопасного выхода из изоляции.

Комментарии исследователей:

- город уже вышел из изоляции, однако конкретной стратегии от муниципалитета не было;
- эта стратегия находится под контролем национального правительства.



Источник: Исследование Международного союза общественного транспорта (UITP): «Экономические и финансовые последствия для сектора общественного транспорта – результаты исследования» [6]

Рисунок 18. Наличие стратегии выхода из изоляции

Выводы по главе 3:

1) Анализ международного опыта организации городского общественного транспорта представляет значительный интерес и требует постоянного изучения.

Мировой опыт в покрытии затрат на осуществлении пассажирских перевозок ОТ показывает, что значительная часть издержек покрывается за счет местного или центрального бюджета. Это обусловлено высокой значимостью данных перевозок в жизни общества и намерение государственных органов снизить оплату за проезд для населения. **В развитых странах доля покрытия затрат на перевозки из бюджета (субсидирование) составляет от 35% до 100%;**

2) Согласно материалов исследований отмечено негативное воздействие пандемии коронавируса COVID-19 на деятельность операторов ОТ. Это выразилось в снижении пассажиропотоков и, значит, снижении доходов от оплаты проезда пассажирами, рост расходов, в том числе на дезинфекцию подвижного состава. Также отмечено, что правительствами предпринимаются меры по краткосрочной поддержке перевозчиков для ликвидации текущего дефицита средств на осуществление перевозок.

4. ПЕРЕХОД ОТРАСЛИ НА САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ

В обществе существуют различные мнения по поводу СРО. В частности предполагается, что появление СРО преждевременно, так как на сегодняшний день отсутствует готовность отрасли к таким изменениям, а именно не решены вопросы принципа контроля, лицензирования деятельности, что может привести к аффилированности при выдаче лицензий.

Предлагается усилить работу комитета транспорта в области контроля пересмотреть их внутреннюю политику работы и усилить те моменты, которые требуют большего внимания и компетентных специалистов, для обеспечения качественного выполнения условий работы именно со стороны гос. органов, как основного заказчика данных услуг.

Вместе с тем, разработчики данного проекта утверждают, что государственные уполномоченные органы не в состоянии исправить положение. Принятие закона о развитии саморегулирования в стране говорит о предвидении подобных ситуаций и стратегической линии государства. Многолетние старания общественных организаций изменить положение дел в сфере пассажирских перевозок лишь подтверждают необходимость передачи ряда гос. функций на саморегулирование бизнесу, который готов выполнять эти задачи.

Надо лишь отметить, что принятие решений не произойдет внезапно, спонтанно. Эта работа будет обсуждаться и согласовываться со всеми заинтересованными сторонами, с предоставлением анализа регуляторного воздействия, других инструментов и с учётом мнения общественных организаций, экспертов и гос. органов. Кроме того, после передачи функций в конкурентную среду, у государства остаётся контроль за развитием ситуации в соответствующих отраслях.

4.1. Общие положения по саморегулированию

Саморегулирование сферы перевозок в Казахстане является особо актуальным вопросом в связи с решением государства радикально сокращать число гос. служащих. В частности, если в 2020 будет сокращено 10 % работников правительственных организаций, то в 2021 планируется 15%;

Под саморегулированием понимается перевод части гос. функций управления и регулирования непосредственно в бизнес-среду. Другими словами, саморегулирование – это легитимное регулирование рынков и сфер деятельности самими экономическими агентами, с четко регламентированным участием государства. При этом предполагается, что функции по установлению правил взаимодействия участников рынка формируется гос. органами, оперативное регулирование, учет и контроль деятельности экономических агентов возлагается на самих хозяйствующих субъектов рынка.

Внедрение принципов саморегулирования в управление отдельными отраслями экономики и рынка услуг обусловлено рядом причин. К ним относятся:

- затрудненность полного охвата государственным регулированием и управлением по некоторым видам деятельности;

- ограниченность штата управленческого персонала;
- чрезвычайная распыленность субъектов рынка в некоторых областях экономики, представленных в сфере малого бизнеса;
- исключение функций контроля из сферы государственного регулирования, способствующая снижению коррупционности и барьеров на пути производства товаров и услуг.

С целью продвижения принципов саморегулирования в экономике Казахстана в 2015 году был разработан и принят Закон РК «О саморегулировании», в котором отражены цели и принципы саморегулирования, взаимодействие основных участников производства товаров и услуг, разграничение функций между государством и хозяйствующими субъектами и другие важные аспекты функционирования отраслей на принципах саморегулирования.

Основными целями саморегулирования являются:

- 1) повышение качества и конкурентоспособности товаров (работ, услуг);
- 2) повышение конкурентоспособности отечественных отраслей экономики;
- 3) усиление ответственности участников рынка перед потребителями.

Общими принципами саморегулирования являются:

- 1) законность – введение и осуществление саморегулирования в соответствии с ЗРК «О саморегулировании» и иными законами РК при условии соблюдения прав всех заинтересованных лиц;
- 2) равенство – наличие равных прав и обязанностей членов СРО;
- 3) самофинансирование – финансирование деятельности СРО на основе членских взносов и иных источников, не запрещенных законами РК;
- 4) ответственность – использование СРО в соответствии с настоящим Законом и иными законами РК механизмов гарантирования имущественной ответственности перед третьими лицами за ущерб, причиненный действиями членов (участников) этих саморегулируемых организаций;
- 5) прозрачность деятельности – максимально открытая деятельность СРО с обеспечением доступности информации для заинтересованных лиц;
- 6) репутационная зависимость – зависимость членов (участников) СРО от их деловой и профессиональной репутации;
- 7) взаимопомощь и защита интересов – оказание СРО помощи своим членам (участникам), а также защита их интересов;
- 8) независимость – недопустимость вмешательства в деятельность СРО со стороны гос. органов, иных организаций и должностных лиц, за исключением случаев, прямо предусмотренных законами РК.

Уполномоченным органом по вводу принципов саморегулирования является НПП. Департаментом саморегулирования НПП разработан ряд методических рекомендаций по внедрению принципов саморегулирования в Казахстане. Основные моменты методических рекомендаций в форме презентационных материалов приведены далее в настоящей исследовательской работе.

4.2. Необходимость перехода функционирования пассажирских автоперевозок на принципы СРО

В настоящее время организация и управление пассажирским автотранспортом в Казахстане реализуется по следующей схеме:

- Центральный УО в лице Комитета транспорта МИИР РК осуществляет разработку законодательных и НПА в этом секторе транспорта и проводит гос. политику в отношении хозяйствующих субъектов;
- МИО осуществляют организацию перевозочного процесса, осуществляют допуск перевозчиков к деятельности, контролируют выполнение требований законодательства РК в области пассажирского автотранспорта;
- Автопредприятия организуют непосредственно процесс перевозки пассажиров. При этом в регулярном сообщении они действуют в условиях рыночной экономики, участвуя в конкурсах на право эксплуатации маршрутов.

Сложившаяся система управления пассажирскими перевозками в настоящее время страдает определенными недостатками. Предыдущими исследованиями КАО было выявлено, что МИО не проводит полноценное регулирование и управление пассажирскими перевозками. Как было отмечено, из 17 функций управления МИО полноценно осуществляет только одну функцию – проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

Остальные функции (контроль за техническим состоянием подвижного состава, контроль за обеспечением безопасности перевозок, контроль за обеспечением качества транспортного обслуживания и т.д.) осуществляются не в полной мере или вовсе не осуществляются.

Причинами такого положения является малый штат сотрудников управлений пассажирским транспортом в акиматах, а также недостаточно высокий уровень их квалификации.

Результатом кадровой необеспеченности в МИО является тяжелое финансовое положение перевозчиков и вследствие этого, необеспеченность нужного уровня безопасности и качества перевозок пассажиров.

4.3. Мероприятия по переходу автотранспорта на СРО

В 2017 году в Казахстане была начата работа по переходу пассажирского автотранспорта на принципы саморегулирования. Основными факторами внедрения СРО на пассажирском автотранспорте были новизна этой формы управления, дефицит информации у бизнеса, недостаточная проработка законодательной и нормативной правовой базы.

В 2019-2020 годах началась системная деятельность по переводу автотранспортной отрасли на принципы саморегулирования. Непосредственную подготовку к нему осуществляло МИИР РК. Методическую помощь в разработке документов оказывало НПП в лице Департамента саморегулирования.

Первоначально была определена очередность перевода функций управления на саморегулирование. Поэтапность перехода на саморегулирование по видам перевозок следующая:

1-й этап – регулярные междугородные межобластные и международные перевозки пассажиров, нерегулярные пассажирские и таксомоторные перевозки – 2020-2022 гг.;

2-й этап – регулярные городские, пригородные и междугородные внутриобластные перевозки – 2023-2024 гг.;

3-й этап – грузовые перевозки – 2024-2025 гг.

По первому этапу были выявлены и отобраны 10 функций государственного управления на передачу в саморегулируемую среду. К ним относятся:

- 1) организация регулярных международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, согласование расписания движения по маршрутам;
- 2) ведение реестра маршрутов регулярных международных автоперевозок пассажиров и багажа;
- 3) утверждение маршрутов и расписаний движения по регулярным междугородным межобластным автоперевозкам пассажиров и багажа;
- 4) ведение реестра маршрутов регулярных междугородных межобластных автоперевозок пассажиров и багажа;
- 5) осуществление лицензирования регулярных международных пассажирских автоперевозок пассажиров и багажа;
- 6) организация регулярных междугородных межобластных перевозок пассажиров и багажа, согласование маршрутов и расписаний движения по регулярным междугородным межобластным автоперевозкам пассажиров и багажа, проведение конкурсов на право их обслуживания, согласование маршрутов и расписаний движения по регулярным междугородным межобластным автоперевозкам пассажиров;
- 7) лицензирование нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа;
- 8) организация перевозок пассажиров и багажа на такси;
- 9) ведение реестра индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, подавших уведомление о начале осуществления деятельности в качестве перевозчика такси;
- 10) прием уведомление о начале деятельности в качестве перевозчика такси.

УАТ Комитета транспорта МИИР РК разработан анализ регуляторного воздействия (АРВ) на передачу гос. функций в саморегулируемую среду, который был направлен в НПП и МНЭ РК.

2 июня 2020 г. МИИР РК провело общественные слушания по анализу регуляторного воздействия на передачу этих государственных функций в саморегулируемую среду.

МИИР РК также провело мероприятия по разработке анализа готовности рынка на переход на саморегулирование. 7 августа 2020 года МИИР РК провели общественные слушания с участием представителей МНЭ РК, НПП и ассоциаций пассажирского автотранспорта.

Планируется, что после сбора позиции МИО по четырем вышеуказанным видам перевозок, материалы будут направлены в МНЭ РК по окончательному решению о переводе на саморегулирование.

После принятия положительного решения о СРО предстоит внесение соответствующих изменений в законодательство и нормативную правовую базу функционирования отрасли.

Выводы по главе 4.

- 1) Анализ государственного регулирования пассажирскими автоперевозками показывает необходимость перевода части государственных функций на принципы саморегулирования;
- 2) В центральных государственных органах активизируется работа по передаче некоторых функций на принципы саморегулирования;
- 3) Ассоциациям надо проводить активную работу по обсуждению и пропаганде принципов СРО в бизнес среде;
- 4) Общественным организациям, заинтересованным в развитии СРО, необходимо обеспечить подготовку для согласования со всеми сторонами процесса нормативных документов (положения, правила, стандарты, структура управления и т.д.).

5. ОПЫТ ГОРОДА АЛМАТЫ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК, РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ДЛЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ В КАЗАХСТАНЕ.

Разработчики данного проекта руководствовались в работе тем, что это исследование может способствовать эффективной деятельности МИО, ассоциаций перевозчиков и предпринимателей регионов, путём представления им информации о позитивном опыте работы в сфере городских и пригородных пассажирских автобусных перевозок.

Данный проект и утверждение распоряжением Премьер Министра правительства РК комплекса мер по развитию автобусных городских перевозок совпали по времени. Надо отметить, что особенно важен алгоритм по организации перевозок, выработанный в Алматы (ЭБ, договоры перевозчика с МИО с обязательством полного субсидирования и обеспечения качества перевозок), полностью совпадающий с требованиями новой программы. Т.о. ОЮЛ и автопарки регионов получили для решения своих проблем два эффективных инструмента:

- Требования комплекса мер по развитию автобусных перевозок к МИО;
- Опыт её реализации в Алматы, с приложением нормативных актов.

При анализе опыта города Алматы следует особо отметить, отсутствующее в других регионах, правовое обеспечение организации процесса перевозок. Основным документом в этом случае является «Типовой договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа», утверждённый приказом МИР РК №348 от 26 марта 2015 г., оговаривающий основные взаимные обязательства и ответственность МИО и перевозчика. Дополнительно к этой норме, МИО Алматы комплексно разработал и утвердил, регламентирующие обязательства и ответственность сторон, следующие взаимосвязанные нормативно правовые акты:

- договор МИО с оператором ЭБ;
- договор МИО с оператором ЭБ по ЦДС;
- договор оператора с автобусными парками по ЭБ, включающий технический регламент;
- договор между оператором и предприятиями по ЦДС;
- договор субсидирования между МИО и перевозчиками.

Разработанные нормы доказали свою жизнеспособность и могут быть применены в других регионах. Утверждение центральным уполномоченным органом типовых договоров на основе уже действующих в Алматы норм значительно ускорило бы правовое обеспечение внедрения ЭБ, ЦДС и организации перевозок в регионах при субсидировании.

5.1. Количество транспорта и пассажиропоток в Алматы

В городе Алматы наблюдается значительный рост пассажирооборота, который увеличился с 38,1 млрд. пасс-км в 2017 году до 39,07 млрд. пасс-км в 2019 году.

Таблица 20. Перевозки и пассажирооборот по видам транспорта

Наименование	2017	2018	2019
млн. человек			
Все виды транспорта	5 103,1	5 202,4	5 185,73
в том числе:			
Автобусный	3 748,3	2 381,9	3 179,26
Воздушный	4,5	4,7	4,29
Таксомоторный	1 310,4	2 773,2	1 829,43
Городской электрический	39,9	38,0	35,43
млн. пкм			
Все виды транспорта	38 141,7	39 970,5	39 067,52
в том числе:			
Автобусный	14 388,3	13 651,3	18 284,37
Воздушный	9 979,6	10 008,1	9 104,97
Таксомоторный	13 509,4	16 026,3	10 524,78
Городской электрический	264,4	284,8	252,20

Источник: Департамент статистики и Управление городской мобильности г. Алматы

Основной причиной увеличения пассажирооборота личным транспортом является ежегодный рост, иногородних и областных жителей, въезжающих в город на работу и учебу, введение платных парковок, повышение качества пассажирских перевозок, закуп нового подвижного состава, организация новых маршрутов.

В 2020 году, Общественным Фондом Алматы «EcoKultura» среди жителей города было проведено исследование актуальных проблем городской среды, которое выявило значительный интерес общества южной столицы к проблемам транспорта и городской мобильности. В частности на большое количество автомобилей в городе пожаловались 35% и на нехватку ОТ сослались 19% респондентов.

Анализ опроса отражает, что имеется много вопросов, которые сопряжены со сферой транспорта. Это безопасность на дорогах, устаревший автопарк, отсутствие экологической маркировки автомобилей, обеспечение передвижения жителей, как в других больших городах, с помощью скоростного автобусного транспорта (BRT) или легкорельсового транспорта (LRT).

Проблемы в сфере транспорта и городской мобильности



Источник: Общественный Фонд Алматы «EcoKultura»

Рисунок 19. Транспорт и городская мобильность. Данные опроса жителей Алматы 2020.

За последние годы город Алматы реализовал ряд заметных проектов развития транспортной инфраструктуры. В частности:

- число автобусов, работающих на газе, составило 735;
- число энергоэффективных троллейбусов составило 215;
- выделенная полоса ОТ общей протяженностью 122 км;

- установка 834 остановочных павильонов за счет инвесторов, 895 за счет местного бюджета, 92 павильона переданы инвесторами в коммунальную собственность города.

В 2017 в рамках развития транспортной инфраструктуры перевозчиками были закуплены 450 автобусов разной вместимости, в том числе КАП ТОО «Алматыэлектротранс» - 260 единиц п/с и частными перевозчиками 190 единиц п/с. В 2018 году дополнительно приобретено 479 автобусов, в 2019 году 430 и в 2020 году запланировано поступление ещё 460 единиц АТС.

Доля городского транспорта оборудованного пандусами составляет 72%, в том числе 948 автобусов и 215 троллейбусов. Кроме того, по городу установлено 8260 дорожных знаков и указателей, ориентированных для людей с ограниченными возможностями.

Исходя из данных по интенсивному обновлению парка, расширению маршрутной сети и анализа организации пассажирских автобусных перевозок в Казахстане, следует вывод, что наиболее развитым в этом отношении является город Алматы и его позитивный опыт заслуживает внимательного изучения и широкого распространения в стране.

Отличительными чертами работы по организации пассажирских автобусных перевозок в Алматы являются:

- заключенные между МИО, автобусными парками и оператором электронного билетирования (ЦДС) договоры, отражающие обязательства и ответственность сторон;
- тесное взаимодействие ассоциации предприятий пассажирских перевозок города с МИО;
- субсидирование МИО всех социально значимых маршрутов в полном от потребности объёме;
- внедрение электронного билетирования;
- централизованная диспетчерская служба МИО;
- развитие инфраструктуры автобусных перевозок, внедрение выделенных полос и скоростных линий автобусов ОТ.

5.2. Взаимодействие ассоциации предприятий пассажирских перевозок города с МИО города Алматы

История взаимоотношений бизнеса и МИО в Алматы в сфере пассажирских перевозок прошла сложный путь и в настоящее время находится в стадии тесного взаимодействия. Основой сотрудничества является общая цель – организация в городе пассажирских автобусных перевозок высокого качества.

В качестве примера эффективного сотрудничества надо отнести и тот факт, что учитывая сложное финансовое положение перевозчиков из-за резкого снижения пассажиропотока, для жизнеобеспечения населения бесперебойным функционированием ОТ во время пандемии, на основании постановления акимата города Алматы №2/121 от 16 апреля 2020 года из резерва МИО, выделены средства в общей сумме 303 908 069,0 тенге.

Кроме того, решением внеочередной LXIV сессии VI-созыва №466 от 16 июля 2020 года «О внесении изменений в решение маслихата города Алматы от 13 декабря 2019 года №420 «О бюджете города Алматы на 2020-2022 годы» выделены бюджетные средства в сумме 1 758 292,0 тенге. Эта помощь МИО позволила автопаркам пережить тяжёлый момент и обеспечить бесперебойную работу, что является ярким примером взаимодействия.

Достижению взаимопонимания и сотрудничества предшествовала напряжённая работа, начатая ассоциацией предприятий пассажирских перевозок г. Алматы ещё в 2010 году. С 2014 года ассоциация преодолевала недопонимание МИО по управлению пассажирскими перевозками и необходимости выплат субсидий перевозчикам. За это время трижды сменилось руководство акиматом города и четырежды руководство местного УО (ныне Управление городской мобильности).

Ассоциация активно проводило политику защиты прав и интересов автобусных парков в вопросах субсидирования перевозчиков. Значительную помощь в этом деле оказали Общественный Совет, Региональный Совет города Алматы и СМИ, подготовивших десятки передач, опубликовавшие сотни статей, интервью и благодаря этому привлёкшие внимание государственных органов и всего общества.

Особую роль в защите прав и интересов бизнеса в автотранспорте играет с 2016 года и до сих пор, Палата предпринимателей «Атамекен» города Алматы, занявшая принципиальную позицию перед руководством МИО, поддерживая инициативы предпринимательства по решению проблем пассажирского транспорта.

Этой масштабной деятельности предшествовала и далее сопровождала объёмная работа по приведению нормативной базы, регулирующей деятельность бизнеса в соответствии с требованиями времени. С 2011 года ОЮЛ отрасли и центральный УО активно работали над внесением изменений в НПА.

За период 2011-2019 гг. были внесены необходимые изменения в Правила Перевозок Пассажиров и Багажа, Методику Расчёта Тарифов, Правила Субсидирования убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах, Типовой договор МИО и перевозчика. Результаты этой работы обеспечили деятельность бизнеса в этой сфере перевозок НПА в полном объёме, что позволяет достичь в настоящее время реальных результатов в регионах и примером в этом отношении является город Алматы.

Благодаря системной помощи НПП РК «Атамекен» и СТК «KAZLOGISTICS», оказавшими содействие и поддержку, проблема организации социально особо значимых пассажирских автобусных перевозок была представлена вплоть до высших эшелонов власти, с рассмотрением вопросов в правительстве и лично Президентом РК.

Финансирование в период 2016-2018 гг. Корпоративным Фондом СТК «KAZLOGISTICS» ряда работ, выполненных исследовательской группой специалистов, способствовало принятию правительством и центральным УО важнейших решений в области управления, организации и регулирования пассажирских автобусных перевозок (подробно изложено во введении к настоящей работе).

Результатом настойчивой, системной работы по обеспечению субсидирования убытков перевозчиков явилась деятельность Тарифной комиссии города Алматы, с участием её членов, представляющих различные организации МИО и общества. На ее заседаниях были рассмотрены, проверены и утверждены расчёты перевозчиков по маршрутам.

5.3. Субсидирование в городе Алматы социально значимых маршрутов

Технология производства субсидирования, отраженная в нормативных актах, заключается в последовательности действий МИО, маслихата, тарифной комиссии и перевозчиков:

- создание Тарифной комиссии;
- прием Тарифной комиссией данных по доходам и расходам отдельно по маршрутам от перевозчиков и рассмотрение их достоверности;
- утверждение городским маслихатом расчетных тарифов по маршрутам и выявление потребности в субсидировании;
- утверждение маслихатом объемов финансирования по субсидированию убытков перевозчиков и включение в план бюджета на соответствующий период;
- исполнение акиматом плана субсидирования на соответствующий период.

Надо отметить, что в Алматы, в силу её плотности населения и социального значения, организация работы автобусных маршрутов всегда была на особом контроле МИО. С целью налаживания деятельности автопарков при высоком качестве обслуживания пассажиров, впервые субсидирование убытков практиковалось ещё в 2008 году. В *таблице 21* приводится информация о пассажиропотоке, тарифах и объемах субсидирования в 2008-2015 гг.

Таблица 21. Пассажиропоток и объёмы субсидирования 2008-2015 гг.

Годы	Кол-во перевез. пассажиров по горстату	Общая сумма дохода	Сумма полученных субсидий	Итоговая сумма дохода	Утвержд. тариф	Расчетный тариф
2008	118 814 413	2 229 264 520	760 000 000	2 989 264 520	50	53
2009	136 395 170	2 574 970 890	0	2 574 970 890	50	
2010	216 669 643	4 007 342 350	313 281 000	4 320 623 350	50	65
2011	165 744 771	7 236 997 565	1 060 917 554	8 297 915 119	50	
2012	203 300 089	10 110 472 442	0	10 110 472 442	50	92
2013	215 876 378	12 578 515 925	0	12 578 515 925	80	
2014	258 431 398	14 131 707 440	0	14 131 707 440	80	
2015	248 768 868	14 309 425 403	0	14 309 425 403	80	107

Источник: Ассоциация предприятий пассажирских автобусных перевозок Алматы. [3]

Как было отмечено выше, в результате комплексных системных мер, проведенных ассоциацией перевозчиков при поддержке НПП РК «Атамекен» при взаимодействии с МИО с 2016 года началось системное субсидирование убытков перевозчиков. При этом до 2019 года осуществлялось субсидирование маршрутов только при обновлении парка. Такое нарушающее права бизнеса отклонение от НПА было допущено руководством города с целью мотивации и стимулирования автопарков закупать новые автобусы вместо предельно изношенных старых.

А в 2019 году ассоциация автопарков Алматы отстояла на заседаниях Тарифной комиссии позицию по возмещению убытков предприятий на всех маршрутах города. Так, решением Маслихата г. Алматы № 340 от 23 апреля 2019 года были утверждены расчетные тарифы по всем 123 маршрутам пассажирского автотранспорта города (*Приложение 3*). Данное решение законодательного органа города было положено в основу объемов субсидирования на 2020 год.

Особый импульс производству субсидирования безусловно придало внедрение ЭБ, что обеспечило прозрачность пассажиропотока и его значительный рост. Вместе с тем, надо отметить, что на рост численности пассажиров в некоторой степени повлиял также и фактор присоединения к городу населенных пунктов Алматинской области.

Динамику роста объёмов субсидирования социально значимых маршрутов в Алматы ярко иллюстрирует информация в *таблице 22*.

Таблица 22. Пассажиропоток и объёмы субсидирования 2016-2020 гг.

Годы	Количество перевезенных пассажиров (данные по ЭБ)	сумма полученных субсидий	утвержденный тариф	расчетный тариф
2016	174 680 062	0	80	147
2017	220 176 445	292 600 000	80	154
2018	307 526 979	9 051 140 374	80	171
2019	368 139 063	23 584 931 710	80	167
6 мес. 2020	127 725 920	8 286 911 031	80	176

Источник: Ассоциация предприятий пассажирских автобусных перевозок Алматы. [3]

В Приложении 3 приведены **утверждённые расчетные тарифы на проезд пассажиров по маршрутам г. Алматы, являющиеся основанием для выплаты автопаркам субсидирования в сумме 47,5 миллиардов тенге в год**. Надо отметить, что в зависимости от фактического пассажиропотока, объёмы субсидирования могут корректироваться.

Для сравнения приведены сведения о доходах перевозчиков от осуществления перевозок (*Приложение 4*).

Т.о. в г. Алматы впервые были запланированы и начались системные выплаты по субсидированию убытков перевозчиков на городских и пригородных маршрутах в полном от потребности объёме.

Важным событием для перевозчиков Алматы является поддержка МИО предприятий в инициативе по внесению изменений в НПА, регулирующих деятельность предпринимателей на автобусных социально значимых маршрутах в период пандемии в условиях значительного снижения пассажиропотока.

Т.о. МИИР РК письмом (№04-1-27/ЗТ-А-1442 от 18.07.2020 г.) были даны комментарии к существующим НПА, позволяющие МИО проводить субсидирование убытков перевозчиков в полном от потребности объёме и финансировать деятельность перевозчиков при чрезвычайных ситуациях и в период эпидемии.

Эта норма была взята на вооружение МИО Алматы, который официально созвал Тарифную Комиссию для проверки и утверждения расчётных тарифов на проезд, подготовленных по новым требованиям.

5.4. Электронное билетирование (ЭБ) в Алматы

По инициативе ассоциации автобусных парков, в Алматы ЭБ было внедрено с 1 октября 2015 года с задействованием системы «Единой транспортной карты - «ОҢАЙ». Название «Оңай» было применено специально, чтобы подчеркнуть простоту использования карты пассажирам, не видевшим прежде ничего подобного. Для оплаты проезда, карточки прикладываются к специальным терминалам, при котором деньги за проезд автоматически списываются со счета.

Реализацию проекта по внедрению электронной системы билетирования ОТ, выполнило ТОО «Транспортный холдинг г. Алматы», выбранный акиматом на конкурсной основе.

Введение системы ЭБ решило следующие задачи:

- вывело сбор за оплату большей части перевозок в ОТ из теневого оборота;
- увеличило налоговые поступления в бюджет города;
- предоставило объективную оценку объема рынка пассажирских перевозок в городе в разрезе пассажиропотока и денежном выражении.

В свою очередь, решение этих задач позволило городу инвестировать в развитие ОТ и определить расчётный тариф за перевозку пассажиров.

Для введения системы ЭБ произведена установка терминалов оплаты, к которым необходимо прикладывать карты оплаты на все автобусы и троллейбусы.

Электронное билетирование организованное в городе Алматы – это не просто способ оплаты за проезд – это целая экосистема, в которой задействованы различные стороны процесса организации перевозок и большое количество людей.

Так например в городе Алматы организованы центры обслуживания («ОҢАЙ») по выпуску и перевыпуску транспортных карт с числом обслуживающего персонала порядка 50 человек, куда ежедневно могут обратиться жители города с вопросами ЭБ.

В учебных заведениях порядка 200 школ и 140 вузов и колледжей организованы места обработки первичных транспортных карт, с ответственными лицами, которые на ежедневной основе осуществляют прием заявлений на получение льготных транспортных карт школьников и студентов.

В районных отделах соц. обеспечения города Алматы организовано 8 пунктов приема заявлений на получение льготных транспортных карт социальной категории граждан (пенсионеров, инвалидов, ветеранов и приравнённых к ним).

В центрах обслуживания населения города Алматы также осуществляют работу представители Транспортного холдинга. В городе работает Call-центр, который с 6:30 утра до 23:00 вечера обслуживает пользователей транспортных карт, куда может обратиться пассажир не только с вопросом о картах, но и с жалобой на водителя и быть уверенным, что данная информация попадет непосредственно перевозчику (посредством ЦДС) и не останется без внимания.

Для удобства граждан организовано онлайн обращение посредством обращения на электронную почту, где на ежедневной основе осуществляют работу представители Транспортного холдинга. Более того организован отдел по обслуживанию обращений пассажиров в открытые источники такие как Facebook, V Kontakte, Instagram, где пользователю в кратчайшие сроки окажут помощь и ответят на вопрос.

Ставка Транспортного холдинга от безналичной оплаты – составляет 7%, а % ставка от альтернативных источников оплат, таких как СМС, USSD и прочее составляет 5%.

При осуществлении ЭБ существует льготный тариф, который составляет 40 тенге, с которого Транспортный холдинг имеет % ставку, как оператор только 7%.

Также существует льготный тариф, который составляет 0 тенге, где перевозчику компенсирует государство, а Транспортный холдинг не получает ничего при этом, осуществляя свою деятельность в полном объеме.

Прозрачность доходов – ЭБ.

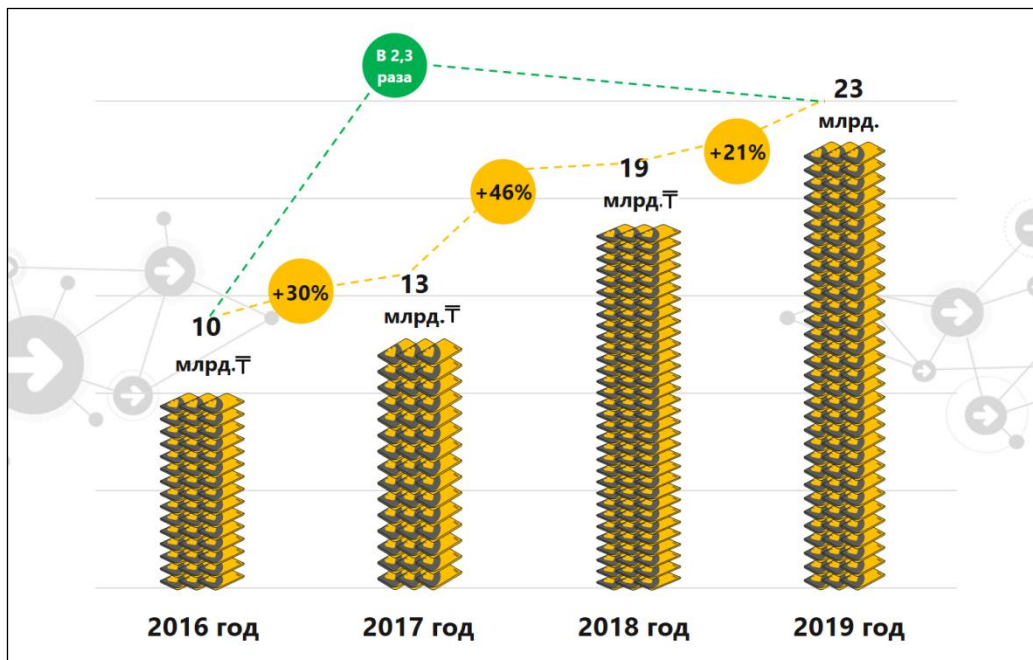
Обеспечение прозрачности доходов осуществляется за счет введения удобных для пассажиров методов безналичной, электронной оплаты за проезд, исключая из этого процесса водителя и кондуктора. Также значимую роль в реализации играет введение дифференцированного тарифа, который стимулирует увеличение безналичной формы оплат.

При этом в регионах необходимо широкое вовлечение в процесс организации ЭБ предприятий перевозчиков и государственных органов, так как им важно понимать суть внедрения электронного билетирования и вытекающее из него **обязательное субсидирование и компенсации льготного проезда.**

Также значимую роль играет контроль и инструменты контроля за оплатой проезда пассажирами в транспорте. Данную функцию на примере города Алматы выполняет контрольно-ревизионное управление, что в свою очередь минимизирует влияние человеческого фактора (*водитель - кондуктор*) в процесс.

Т.о., в Алматы прозрачность дохода обеспечивается внедренной автоматизированной системой учета и оплаты проезда «ONAY», что позволило увеличить фактический, налогооблагаемый объем рынка перевозок с 10 млрд. 2016 года до 23 млрд. в 2019 году, где 97% составляет безналичную форму оплат.

На рисунке 20 представлена динамика доходов после внедрения ЭБ.



Источник: ТОО «Транспортный Холдинг г. Алматы»

Рисунок 20. Динамика доходов перевозчиков г. Алматы

Важной частью реализации ЭБ в Алматы было утверждение МИО договоров, нормативных актов и технических регламентов, представляющий взаимосвязанный комплекс документов, описывающих права, обязанности и ответственность сторон при реализации ЭБ. Практика показала жизнеспособность утверждённых документов, действующих между акиматом, оператором ЭБ и перевозчиками и возможность их применения на практике в других регионах.

В Приложении 8 в виде образцов применяемых документов размещены регламенты, договоры оператора ЭБ с МИО и перевозчиками.

5.5. Центральная диспетчерская служба (ЦДС)

Субсидирование в городе Алматы осуществляется МИО на основании фактических показателей работы и соблюдении определенных условий, которые должны включать в себя:

- Выполнение плановых показателей по выходу и рейсам (регулярность движения);
- Соблюдение утвержденных условий на маршруте;
- Учет перевезенных пассажиров;
- Качество предоставляемых услуг.

Учет данных параметров, благодаря внедрению ЭБ полностью автоматизирован, сведя к минимуму вмешательство человеческого фактора.

В целях обеспечения регулярности движения автобусов, обеспечения качественного мониторинга и регулирования, в Алматы была создана ЦДС, которая позволила контролировать и координировать движение внутригородских и пригородных маршрутов, осуществляя согласованные действия с автопарками, производя своевременную замену автобусов и корректируя расписание движения.

Управление ЦДС осуществляет ТОО «Транспортный холдинг г. Алматы», выбранный акиматом на конкурсной основе. Для обеспечения эффективности управления, разработано программное обеспечение для мониторинга в режиме реального времени. Создано управление аналитики и транспортного моделирования для проведения анализа работы перевозчиков на маршрутах, разработки графиков движения и т.п. Также сформирован отдел эксплуатации, который обеспечивает ОТ оборудованием и поддерживает его работоспособность и техническое состояние.

Все автобусы оборудованы GPS-трекерами, которые также исполняют функцию бортовых компьютеров для водителей, которые с помощью этих устройств могут связываться с диспетчерами ЦДС в случае необходимости, получать информацию и т.д.

С помощью программно-аппаратного комплекса ЦДС может:

- 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, соблюдению интервалов на маршруте;
- обеспечить единое голосовое оповещение о текущей и следующей остановке;
- осуществлять контроль работы системы ЭБ.

Регулирование времени движения автобусов при необходимости корректировки и оперативное реагирование на вопросы различных паритетных маршрутов осуществляются ЦДС.

Контроль за осуществлением плановых рейсов в соответствии со схемой и расписанием движения, утвержденным МИО - компетенция ЦДС. Соответствующая информация по состоянию регулярности движения автобусных перевозок ежедневно передается в МИО.

На сегодняшний день работа ЦДС, в плане контроля и фиксации выполнения графиков автобусами, организована на высоком уровне и оказывает влияние на повышение качества транспортных услуг населению. Вместе с тем, над улучшением качества услуг перевозчиков надо системно работать, так, чтобы водитель автобуса, получающий достойную заработную плату, не гонялся за пассажирами, а обеспечивал БДД и соблюдение графика.

В этом отношении надо отметить, что недостаточно внимания акиматом уделено «Методическим рекомендациям для представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок», направленные официальным сопроводительным письмом комитета транспорта (№28-01-28-4/488 от: 22.02.2019 г.).

Этот документ, как методическая помощь центрального уполномоченного органа, в деталях расписывает организацию и контроль МИО всех аспектов городских автобусных перевозок всеми участниками процесса. При этом, деятельность оператора ЭБ и ЦДС, значительно облегчает работу МИО, предоставляя фактические данные по пассажиропотоку, доходам, расходам, соблюдению графиков автопарками и т.п.

Качество работы общественного транспорта зависит не только от диспетчеров ЦДС, но и от руководителей предприятий перевозчиков, которые в свою очередь должны организовать работу, как водительского состава, так и ответственных лиц, отвечающих за процесс управления на маршрутах.

Факторы, негативно влияющие на полноценное проведение процесса управления со стороны ЦДС:

- 1) Не выполнение условий наряда по выпуску – что говорит о невозможности контроля за выполнением графика движения;
- 2) Отсутствие работы водительского состава, согласно графика движения, что также говорит о невозможности осуществления контроля за выполнением утвержденных условий работы на маршрутах;
- 3) Недовыпуск подвижного состава предприятиями;
- 4) Поздний выпуск автобусов на маршруты (особенно в выходные);
- 5) Отключение помощников водителей;
- 6) Сход на АЗС (в утреннее время, в течение дня) не предусмотренные графиками движения;
- 7) Не соблюдение условий работы согласно приложениям к свидетельству;
- 8) Не соблюдение условий работы согласно графикам движения;
- 9) Выполнение фиктивных рейсов;
- 10) Отсутствие взаимопонимания со стороны водительского состава и ответственных лиц и т.д.

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

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

В этой связи разработка и принятие НПА, регулирующего проблемы организации ЦДС пассажирского автотранспорта, остро востребована бизнесом и МИО.

В целях распространения положительного опыта г. Алматы в *Приложении 9* приведен проект Типового договора ЦДС.

5.6. Развитие инфраструктуры автобусных перевозок

Одним из ключевых индикаторов эффективности функционирования транспортной системы является средняя скорость движения в час пик, которая составляет в Алматы составляет 22 км в час, а в час пик показатель – 19 км/час.

Чтобы решить проблему перегруженности улиц, в центре мегаполиса выделяются полосы для общественного транспорта, ведутся строительство транспортных развязок, организуются зоны для пешеходов. Продолжаются работы по обустройству парковочных зон. Разработан проект, рекомендательного характера, комплексной схемы организации дорожного движения. Она повысит пропускную способность улично-дорожной сети города. С введением новой схемы уже к 2020 году средняя скорость движения автомобилей в часы пик **увеличится с 19 до 25 км/ч.**

Интенсивное развитие инфраструктуры и транспортная система современных скоростного городского и пригородного пассажирского транспорта, обладающих большой провозной способностью, имеет определяющее значение для организации эффективной работы ОТ.

Таблица 23. SWOT-анализ инфраструктуры городов Казахстана

Сильные стороны: – относительно развитая транспортная инфраструктура.	Слабые стороны: – низкое качество услуг ОТ (нерегулярность маршрутов, нехватка подвижного состава и водителей, а также нарушение Правил перевозок); – пробки и большое количество въезжающего транспорта в город.
Возможности: – строительство автовокзалов и автостанций на основных радиальных въездах в город; – установка маршрутных карт/схем, электронных информационных табло с расписанием ОТ в режиме реального времени, камеры видеонаблюдения.	Угрозы: – заметное превышение в г. Алматы предельно допустимых норм выбросов; – рост количества транспорта.

Проблемы:

- Нехватка водительского состава, по причине высоких квалификационных требований к стажу (в настоящее время для получения прав «D1» необходим стаж вождения малогабаритных автобусов 5 лет), что приводит к дефициту водительского состава. Нехватка водительского состава сказывается на качестве оказания услуг перевозки пассажиров автобусными парками.

Автодороги. Протяженность и обеспеченность

Дорожный фонд города в полном объеме находится в собственности муниципалитета. С 2014 по 2016 годы дорожный фонд рос в среднем на 0,2% в год и вырос на 1% (без учета присоединения новых территорий¹).

Таблица 24. Протяженность дорожного фонда города Алматы

Наименование/годы	Ед. изм.	2017	2018	2019
Протяженность автодорог	км	3 015	3 022,5	3096,8
Доля автодорог, находящихся в хорошем и удовлетворительном состоянии	%	65	70	75

Источник: Департамент статистики г. Алматы

Несмотря на текущие меры по увеличению протяженности автодорог, Алматы уступает городам развитых стран по уровню обеспеченности автодорогами и по плотности автодорог на территории города.

Качество дорожного покрытия

Общая протяженность автомобильных дорог составила 3096,8 км.

Доля автомобильных дорог, находящаяся в хорошем и удовлетворительном состоянии в 2017 году - 65%, в 2018 году - 70%, в 2019 году – 75%. В целях достижения значения показателя доли автомобильных дорог в хорошем и удовлетворительном состоянии проводятся работы по ремонту и строительству новых дорог.

В целях улучшения состояния автодорожного фонда ежегодно ведется строительство новых и ремонт существующих автодорог. Всего с 2017 по 2019 годы построено 108,4 км новых дорог, произведено удлинение 4,75 км магистральных улиц, прошли капитальный ремонт 4,4 км дорог, средний ремонт прошли 458,8 км дорог.

Для того, чтобы жители городов пересели с личного автотранспорта на общественный, последний должен быть комфортабельным и скоростным. Комфортабельность обеспечит современный парк автобусов. Существенно повысить скорость можно с помощью выделенных полос для ОТ.

Курс на деавтомобилизацию центра города и развитие ОТ с велодорожками продолжится. Работа по снижению транспортной нагрузки на центральную часть города и работа по усилению приоритета ОТ усилится.

По данным пресс-службы акима, сейчас в Алматы выделенные полосы для общественного транспорта организованы на 12 улицах протяженностью 122 км.

¹В 2014 г. общая протяженность автодорог в результате присоединения новых территорий увеличилась на 583 км.

До 2021 года в Алматы появятся ещё 23,3 км выделенных полос для общественного транспорта.

В целях увеличения пропускной способности сети дорог для ОТ в Алматы ведется создание системы скоростных автобусных перевозок (БРТ от английского BRT – Bus Rapid Transport), в рамках которой, на текущий момент реконструированы ряд улиц (Мустафина, Сулейменова, Тимирязева), общей протяженностью 7,7 км.

Полный коридор линии BRT протяженностью 22,4 км будет запущен в 2021 году. Проектом предусмотрено беспрепятственное движение ОТ по выделенным полосам, предусмотренных только для них и транспорта аварийных служб.

Существующая организация движения обеспечивает бесперебойное движение ОТ и способствует уменьшению транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть по линии BRT. Внесение существенных изменений в геометрические параметры проезжей части и в организацию дорожного движения не планируется.

Вторую очередь первого коридора BRT общей протяженностью 13,2 км (по Желтоксан – Толе би – ВОАД – Кульджинский тракт до рынка «Жетысу») планируется строить в 2021 году, для чего ведется разработка проектно-сметной документации.

За счет внедрения BRT скорость движения ОТ увеличится почти в два раза (по данным МИО, ранее время проезда ОТ по улице Тимирязева составляло более 30 минут при средней скорости 12 км/ч. С введением BRT время проезда сократилось до 14-15 минут, а ежедневный пассажиропоток увеличился почти на 40 процентов - до 145 тысяч человек.

На данный момент выделенная полоса ОТ введена на 6 улицах города Алматы: пр. Абая, ул. Северное кольцо, пр. Райымбек, ул. Желтоксан, ул. Наурызбай батыра и ул. Толе би, общей протяженностью 86 км.

В настоящее время МИО города Алматы выполняется проект «Разработка комплексной схемы организации дорожного движения в границах малого транспортного кольца г. Алматы на период 2016 – 2023 гг. с перспективой до 2030 г.» (далее Проект). Одним из направлений данного Проекта является развитие ОТ, в том числе и предоставление приоритетности движения пассажирского транспорта с учетом выделенных полос. По результатам выполнения Проекта будут предложены коридоры для движения ОТ со сроками их реализации.

В целом, внедрение полос движения пассажирского транспорта дает положительный эффект и обеспечивает перераспределение пассажиропотоков с индивидуального транспорта на общественный.

Выводы к разделу 5.

Положительный опыт г. Алматы по внедрению ЭБ и полноценного субсидирования убытков перевозчиков позволяет сформировать алгоритм действий МИО регионов по улучшению финансово-экономического состояния перевозчиков.

К нему относятся следующие элементы:

- внедрение электронной системы оплаты проезда на городских и пригородных маршрутах;
- вывод из теневой экономики предприятий, осуществляющих свою деятельность в форме ИП и привлекающих к перевозке индивидуальных собственников автобусов;
- обязательное субсидирование убытков перевозчиков МИО в полном от потребности объёме;
- организация системного контроля безопасности движения и качества обслуживания пассажиров со стороны МИО.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ГОСОРГАНОВ И БИЗНЕС-СРЕДЕ ПО РАСПРОСТРАНЕНИЮ ПЕРЕДОВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ОПЫТА

6.1. Рекомендации государственным органам по распространению передового регионального опыта

Анализ состояния пассажирского автотранспорта и передового опыта в Казахстане по внедрению ЭБ, ЦДС и субсидирования убытков перевозчиков определяет необходимость активизации государственными органами и перевозчиками распространения передового опыта во всех регионах. По результатам исследовательской работы рекомендации госорганам включают в себя следующие положения.

1) По электронному билетированию, обеспечению прозрачности доходов и организации работы централизованной диспетчерской службы.

Для центрального уполномоченного органа (Комитет транспорта МИИР РК) рекомендуется проведение следующих мероприятий:

- МИО должны на конкурсной основе выбирать оператора ЭБ, который обеспечит, определённую Маслихатами, льготную категорию пассажиров персонифицированными картами оплаты проезда в автобусе. Последующие участники рынка услуг ЭБ, предлагающие альтернативные, инновационные формы оплаты за проезд, предоставляют услуги после прохождения процедур согласования (регламент работы с перевозчиками, формы отчётности перевезённых пассажиров и т.п.) с местным уполномоченным в автотранспорте органом;
- ЦДС должен подчиняться МИО, который должен определить на конкурсной основе предприятие по организации его работы. ЦДС обеспечит контроль фактических показателей работы автобусов для производства субсидирования предприятий при соблюдении определенных условий. В связи с оснащением всех автобусов GPS трекерами, отслеживающих движение в онлайн режиме, целесообразно руководство ЦДС передавать оператору ЭБ;
- обеспечить для ЭБ и ЦДС разработку и утверждение НПА, предусматривающие единые принципы внедрения на городских и пригородных маршрутах. При этом в данной исследовательской работе предлагаются на рассмотрение проекты типовых договоров между МИО, оператором ЭБ и перевозчиком с описанием функций, обязательств и ответственности приведены в *Приложении 8*;

- разработать для МИО методические рекомендации по ЭБ и ЦДС на городских и пригородных маршрутах, обеспечив контроль их исполнения;
- ввести положения по внедрению ЭБ и ЦДС на городских и пригородных маршрутах в Государственную программу инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020-2025 годы и в Комплексный план развития отраслей транспорта на 2021-2030 годы;
- предусмотреть информацию отчётность МИО перед УО о наличии и % охвата системы ЭБ и ЦДС.

Для МИО областей, городов республиканского значения, районов и городов областного значения по данному направлению предлагается активизировать работы по внедрению ЭБ и ЦДС на городских и пригородных маршрутах с достижением 100% охвата всех городов до 2023 года. Полагаем целесообразным включить в Государственную программу развития регионов на 2020 – 2025 годы положение по внедрению электронного билетирования в тех областях и городах, где она отсутствует.

По обеспечению прозрачности доходов от осуществления перевозок рекомендуется проведение следующих мероприятий:

- УО ввести изменения в НПА и КоАП по повышению ответственности за отсутствие билетно-учетной системы у перевозчиков в городах, где еще не внедрено ЭБ на городских и пригородных маршрутах;
- МИО совместно с областными и городскими подразделениями транспортной инспекции усилить контроль за функционированием билетно-учетной системы на городских и пригородных маршрутах.

2) По субсидированию убытков перевозчиков

Уполномоченному органу предлагается:

- разработать и внести предложения по изменению в законодательстве РК (КоАП) в части повышения ответственности МИО за неисполнение норм законодательства РК по обязательному субсидированию убытков перевозчиков на маршрутах с регулируемыми тарифами;
- усилить методическую работу и координацию деятельности МИО об обязательности субсидирования убытков перевозчиков;
- разработать социальный стандарт по нормам обеспеченности населённых пунктов пассажирскими автобусами;
- ввести отчетность МИО перед УО об исполнении норм законодательства об обязательном субсидировании убытков перевозчиков;
- разработать положения по развитию пассажирских перевозок и отразить их в Комплексном плане развития отраслей транспорта на 2021-2030 годы;
- внести изменения в соответствующие НПА по поддержке перевозчиков в период ограничений перевозок в условиях чрезвычайного положения (например, пандемии коронавируса COVID-19);

- учесть в программах развития транспортной отрасли вопросы перевода автотранспорта на использование природного газа с целью снижения расходов на топливо, оптимизации тарифов на пассажирские перевозки, обеспечивающей экономию бюджетных средств на субсидирование и улучшение экологии.

Рекомендации МИО включают следующие положения:

- провести мероприятия по созданию тарифных комиссий;
- провести мероприятия по организации обязательного субсидирования убытков перевозчиков;
- обеспечить оперативное внедрение электронного билетирования;
- создать единые централизованные диспетчерские службы для контроля работы автопарков и улучшения качества обслуживания пассажиров;
- в период ограничений перевозок в условиях ЧП организовать финансовую поддержку перевозчиков для обеспечения организации бесперебойного обслуживания социально значимых автобусных маршрутов;
- включить положения по обеспечению компенсации за проезд льготных категорий пассажиров и обязательному субсидированию убытков перевозчиков на маршрутах с регулируемым тарифом в Государственную программу развития регионов на 2020 – 2025 годы.

6.2. Рекомендации автопредприятиям пассажирского транспорта и их ассоциациям

В условиях тяжелого финансово-экономического положения сферы пассажирского автотранспорта в регулярном сообщении ассоциациям перевозчиков и автопредприятиям по результатам настоящей исследовательской представляются следующие рекомендации:

- активизировать работу по финансированию организации пассажирских автобусных перевозок совместно с МИО;
- активизировать работу по представлению информации о состоянии сферы пассажирского автотранспорта МИО, КТ МИИР РК, региональных структур НПП РК «Атамекен»;
- активно сотрудничать с региональными палатами предпринимателей НПП «Атамекен» по решению проблем субсидирования убытков перевозчиков;
- активно участвовать во внедрении электронного билетирования;
- в городах, где отсутствует электронное билетирование, ввести билетно-учетную систему на всех городских и пригородных маршрутах.

Рекомендации государственным органам и бизнес-среде по внедрению электронного билетирования, обеспечения прозрачности доходов и субсидирования убытков перевозчиков представлены на *рисунках 21-23*.

Рекомендации по внесению изменений в законодательство и НПА приведены в *Приложении 5*.

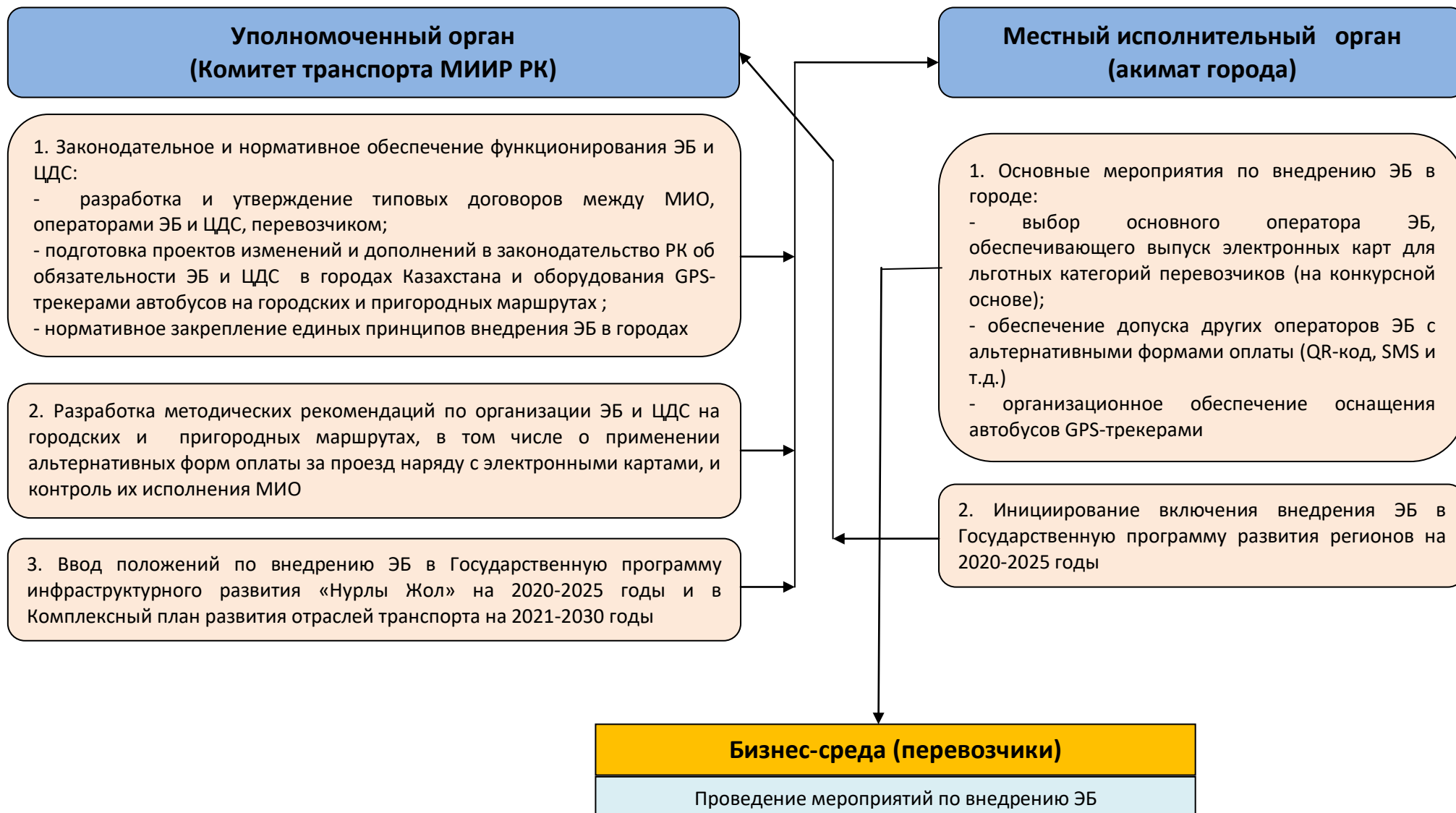


Рисунок 21. Блок-схема мероприятий по внедрению ЭБ и ЦДС в городах Казахстана

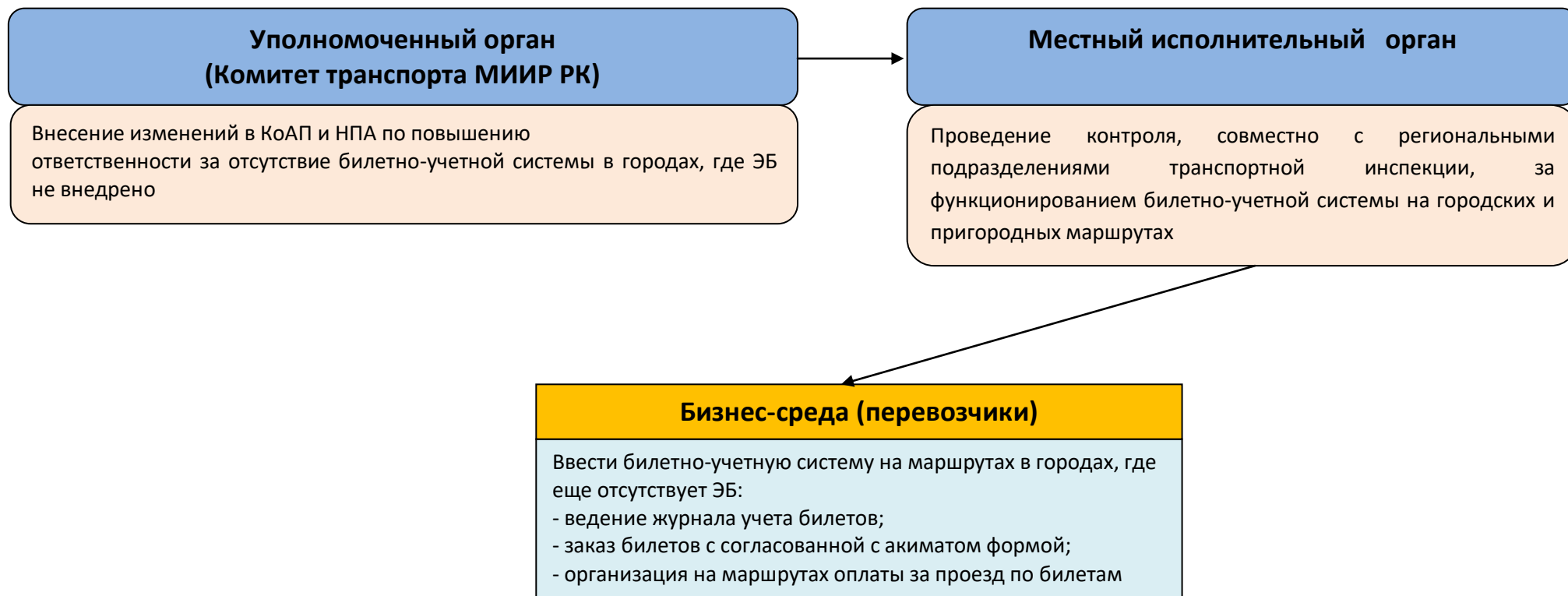


Рисунок 22. Блок-схема мероприятий по обеспечению прозрачности доходов от перевозок

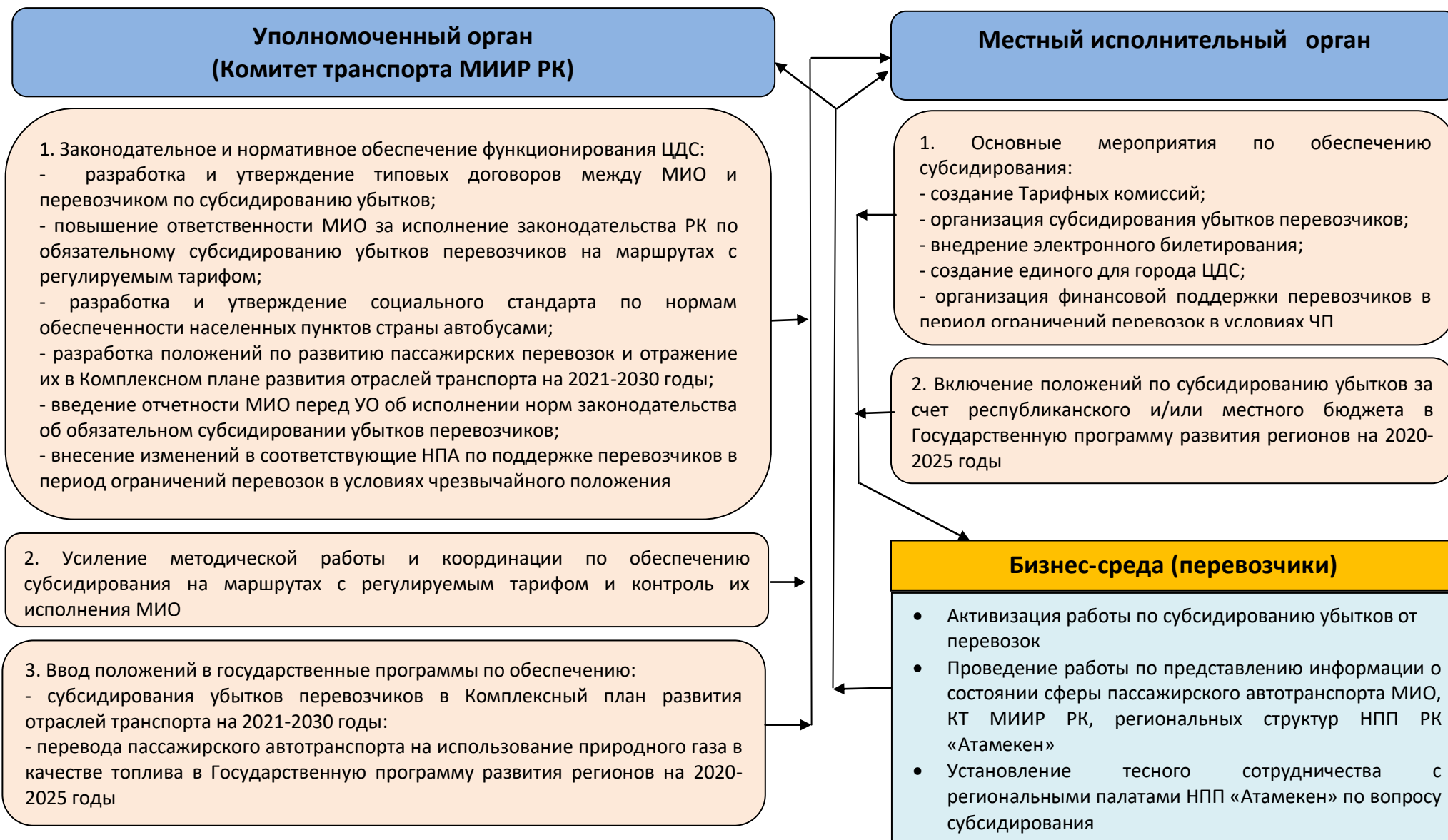


Рисунок 23. Блок-схема основных мероприятий по обеспечению субсидирования убытков перевозчиков

Итоговые выводы и достижения проекта

По исследовательской работе «Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование), разработка рекомендаций для предприятий, государственных органов и по совершенствованию законодательной базы» **ИТОВЫМИ ВЫВОДАМИ** результатов исследования являются:

- Утверждение перечня льготных категорий пассажиров Маслихатами, должно сопровождаться возмещением этих затрат из местного бюджета;
- При отсутствии субсидирования во всех регионах страны наблюдается значительная убыточность пассажирских автоперевозок на регулярных маршрутах, невозможность обновления парка и обеспечения достойной оплаты труда водителей и ремонтных рабочих;
- До 2020 года во всех регионах страны полноценное субсидирование убытков перевозчиков практически отсутствовало. При этом ряд регионов совершенно не осуществлял выплаты по компенсациям и субсидиям;
- Вследствие установления тарифов значительно ниже расчетных и отсутствия соответствующих объемов субсидирования в течение ряда лет автомобильные пассажирские перевозки впали в полосу деградации по профилактике безопасности перевозок, обновлению парка и наличию квалифицированных водителей;
- Недобросовестная конкуренция в сфере пассажирских перевозок;
- Теневая экономика, нелегальные перевозки пассажиров;
- Невыполнение МИО норм законодательства в части выполнения обязательств по субсидированию убытков перевозчиков;
- Значительный дефицит водителей категории «Д»;
- Мировой опыт показывает, что значительную часть издержек организации работы ОТ покрывается за счет местного или центрального бюджета по социальным, экономическим и экологическим причинам. В развитых странах доля покрытия затрат на перевозки из бюджета составляет от 35% до 100%;
- Согласно материалов исследований отмечено негативное воздействие пандемии коронавируса COVID-19 на деятельность операторов ОТ. Правительствами предпринимаются меры по краткосрочной поддержке перевозчиков для ликвидации текущего дефицита средств на осуществление перевозок;
- Анализ государственного регулирования пассажирскими автоперевозками показывает необходимость перевода части государственных функций на принципы саморегулирования;

- Положительный опыт г. Алматы по внедрению ЭБ и полноценного субсидирования убытков перевозчиков позволяет сформировать алгоритм действий МИО регионов по улучшению финансово-экономического состояния перевозчиков. К нему относятся следующие элементы:
 - внедрение электронной системы оплаты проезда на городских и пригородных маршрутах;
 - вывод из теневой экономики предприятий, осуществляющих свою деятельность в форме ИП и привлекающих к перевозке индивидуальных собственников автобусов;
 - обязательное субсидирование убытков перевозчиков МИО в полном объеме;
 - организация системного контроля безопасности движения и качества обслуживания пассажиров со стороны МИО.

Достижениями проекта являются:

- предлагаемые МИО и бизнесу проекты договоров по электронному билетированию и централизованной диспетчерской службе, регламентирующих все аспекты организации пассажирских автобусных городских и пригородных перевозок;
- по результатам анализа финансово-экономического состояния перевозчиков Казахстана отмечена убыточность осуществления пассажирских перевозок автотранспортом на маршрутах с регулируемым тарифом и отмечено повсеместное отсутствие полноценного субсидирования убытков перевозчиков (кроме г. Алматы);
- отражено отрицательное влияние недостаточности доходов от перевозок на безопасность и качество перевозок, дефицит квалифицированных водителей;
- приведен международный опыт по обеспечению рентабельности пассажирских перевозок на примере развитых стран;
- приведена необходимость перехода пассажирских перевозок на принципы саморегулирования и основные его положения;
- приведен передовой опыт г. Алматы по внедрению электронного билетирования, субсидирования убытков перевозчиков, организации центральной диспетчерской службы, взаимодействия ассоциации пассажирских перевозчиков с городским акиматом и инфраструктуры пассажирских перевозок;
- даны предложения по изменению в законодательство и НПА для решения проблем пассажирского автотранспорта;
- разработаны рекомендации для УО, МИО и бизнес-среды по результатам исследования.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 к отчету ИР-5

**«Утверждаю»
Первый Заместитель
Премьер-Министра
Республики Казахстан**

_____ А.У. Мамин

_____ 2018 год

Комплексная программа (дорожная карта) по развитию автобусных перевозок на 2018 – 2020 годы

№ п/п	Наименование мероприятия	Ответственные за исполнение	Форма завершения	Срок исполнения	Финансиро- вание
1	2	3	4	5	6
Тарифообразование и субсидирование автобусных маршрутов					
1.	Установить тарифы на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, в соответствии с законодательством об автомобильном транспорте	Акиматы областей, городов Астаны и Алматы	Постановление акимата	Постоянно	Не требуется
2.	Обеспечить полное субсидирование убытков перевозчиков на регулярных автомобильных перевозках пассажиров и багажа в соответствии с законодательством Республики Казахстан	Акиматы областей, городов Астаны и Алматы, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Постановление маслихатов	Ежегодно	Местный бюджет
3.	Проработать вопрос выделения акиматам	МИР,			

	областей, городов Астана и Алматы целевых трансфертов из республиканского бюджета для субсидирования убытков перевозчиков на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа	МНЭ, МФ, Акиматы областей, городов Астаны и Алматы, НПП «Атамекен»	Предложение в Правительство Республики Казахстан	2018 год	Не требуется
Меры по обновлению автобусов					
4.	Разработать механизм обновления автобусов на регулярных маршрутах по перевозке пассажиров и багажа, с учетом развития отечественных производителей, предусматривающий: - предоставление льготного лизингового финансирования с условиями 7% годовых – для лизингополучателя, с первоначальным взносом от 15%, сроком на 7 лет, предприятиям, занимающимся организацией и/или предоставлением услуг пассажирских перевозок автобусами через АО «БРК-Лизинг» - как оператора долгосрочного лизингового финансирования; - проработка выделения в 2018 году средств в размере 10 млрд. тенге из республиканского бюджета по реализации в лизинг автобусов в рамках поддержки отечественных производителей автобусов по бюджетному кредиту; - в целях сокращения критического износа проработка выделения средств в 2019 году в размере 35 млрд. тенге, в 2020 году в размере 35 млрд. тенге и в 2021 году в размере 35 млрд. тенге из республиканского бюджета по реализации в лизинг автобусов в рамках	МИР, МНЭ, МФ, НПП «Атамекен» (по согласованию), АО НУХ «Байтерек» По согласованию	Программа	2018-2025 годы	Не требуется

	поддержки отечественных производителей автобусов: 1. 35 млрд. тенге в 2019 году – через механизм пополнения уставного капитала субъекта квазигосударственного сектора (пополнение уставного капитала АО «БРК-Лизинг» через АО «БРК» и АО «НУХ «Байтерек»); 2. по 35 млрд. тенге в 2020-2021 гг. – через механизм предоставления бюджетного кредита АО «БРК-Лизинг»; - гарантии по обеспечению возврата финансовых средств, в том числе, путем заключения Соглашения о поддержке проекта между АО «БРК-Лизинг» и МИО				
5.	Проработать вопрос по созданию сети фирменных региональных центров технического обслуживания и ремонта автобусов отечественного производства	Акиматы областей, городов Астаны и Алматы, МИР, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Информация в Правительство Республики Казахстан	2019-2019 годы	Не требуется
Совершенствование законодательства					
6.	Усовершенствовать нормативные правовые акты, регламентирующие автобусные перевозки пассажиров и багажа, в части: - развития систем электронного билетирования пассажиров; - определения ответственности и обязательств операторов систем электронного билетирования пассажиров; - усовершенствования методики тарифообразования и механизмов субсидирования социально-значимых маршрутов;	МИР, МНЭ, МФ, Акиматы областей, городов Астаны и Алматы, НПП «Атамекен»	Нормативные правовые акты	2019-2019 годы	Не требуется

	- детализация ответственности организаторов и перевозчиков регулярных автобусных маршрутов в типовом договоре; - поэтапного ограничения эксплуатации автобусов на ерегулярных междугородных и международных сообщениях по срокам их эксплуатации; - запрета набора пассажиров в автобусы, микроавтобусы и легковые автомобили в местах, где происходит массовое скопление людей (привокзальные площади, рынки, возле торгово-развлекательных центров); - запрета регистрации автобусов большого класса категории М3 (с габаритной длиной более 10.5 м, масса которых превышает 5 т) на физические лица; - обязательного наличия в каждом автобусе лицензионной карточки (с указанием государственного регистрационного номера автобуса и срока действия), которая оформляется на транспортное средство перевозчика, имеющего лицензию для осуществления деятельности нерегулярных перевозок	(по согласованию)			
Развитие автоматизации услуг в сфере пассажирских перевозок					
7.	Автоматизация порядка расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам	МИР, МИК, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Запуск системы	2018-2019 годы	МИР (в рамках предусмотренных средств)
8.	Рассмотреть возможность автоматизации процедур проведения конкурсов на городские (пригородные) внутриреспубликанские регулярные перевозки пассажиров и багажа	МИР, МИК, МИО НПП «Атамекен» (по согласованию)	Внесение изменений в НПА	2018-2019 годы	МИР (в рамках предусмотренных средств)
9.	Внедрить систему электронного	Акиматы			

	билетирования пассажиров на городских (пригородных) маршрутах регулярных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, а также автоматические счетчики пассажиров	областей, городов Астаны и Алматы, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Функционирование системы	2018-2020 годы	Не требуется
Меры для создания условий эффективного функционирования сферы автоперевозок					
10.	Рассмотреть вопрос по созданию в центральном и местных исполнительных органах самостоятельного структурного подразделения в сфере автомобильного транспорта в пределах утвержденной штатной численности	МИР, Акиматы областей, городов Астаны и Алматы, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Приказ МИР РК, Постановления акиматов областей, городов Астаны и Алматы	2018 год	Не требуется
11.	На основе международного опыта внести предложения по искоренению незаконных пассажирских перевозок	МИР, МВД, МНЭ, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Предложение в Правительство Республики Казахстан	III квартал	Не требуется
12.	Проведение анализа городских маршрутных сетей и дальнейшей его оптимизации	Акиматы областей, городов Астаны и Алматы	Информация в МИР	2018 год	Не требуется
13.	Создание единого оператора при местных исполнительных органах по приобретению автобусов, по мере необходимости. Потребителем по программе будут перевозчики и единые операторы при МИО	МИР, МНЭ, МФ, МИО, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Информация в Правительство Республики Казахстан	2018 год	Не требуется
Дальнейшее упорядочение нерегулярных автобусных перевозок					
14.	Рассмотреть возможность интеграции единой информационной системы обязательного технического осмотра с информационными системами органов внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	МИР, МВД	Информация в Правительство Республики Казахстан	2018-2019 годы	Не требуется

15.	Усилить требования обязательного технического осмотра автобусов со сроком эксплуатации более 15 лет	МИР, МВД, МНЭ, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Приказ МИР РК	2018 год	Не требуется
16.	Провести работу по ужесточению ответственности перевозчиков, осуществляющих нерегулярные перевозки пассажиров и багажа, допускающих нарушение на системной основе вплоть до конфискации автотранспортных средств, как предмет орудия совершения правонарушений	МИР, МВД, МНЭ, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Принятие закона	2018 год	Не требуется

Расшифровка аббревиатур:

МИР – Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

МНЭ – Министерство национальной экономики Республики Казахстан;

МФ - Министерство финансов Республики Казахстан;

МВД – Министерство внутренних дел Республики Казахстан;

МИК – Министерство информации и коммуникаций Республики Казахстан;

НПП «Атамекен» - Национальная палата предпринимателей Республики Казахстан.

Приложение 2 к отчету ИР-5

Проект

Утвержден
распоряжением Премьер-Министра
Республики Казахстан
от _____ 2020 года № _____

**Комплекс мер по развитию городских пассажирских перевозок
на автомобильном транспорте в Республике Казахстан**

№ п/п	Наименование мероприятия	Ответственные за исполнения	Форма завершения	Срок исполнения	Финансировани е
1	2	3	4	5	6
1.	Пересмотреть тарифы на проезд по маршрутам городских перевозок в соответствии с Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, утвержденной приказом МТК РК от 13 октября 2011 года №614	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Постановление акимата	До конца 2020 года и далее по мере необходимости	Не требуется
2.	Определить перечень социально значимых городских маршрутов	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Решение маслихата	До конца 2020 года и далее по мере необходимости	Не требуется
3.	Определить необходимый объем субсидирования всех социально значимых городских маршрутов	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Постановление акимата	До конца 2020 года и далее ежегодно	Не требуется
4.	Обеспечить выделение средств для полного	Акиматы областей,	Решение	До конца 2020	Местный

	субсидирования социально значимых городских маршрутов на 2020 год и на ежегодной основе	городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	маслихата	года и далее ежегодно	бюджет
5.	Провести оптимизацию городских маршрутных сетей, включая актуализацию схем и расписаний движения автобусов	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Заключение договора	До конца 2020 года и далее по мере необходимости	Местный бюджет
6.	Снизить коэффициент утилизационного сбора для автобусов категории МЗ, для городских маршрутов, с рабочим объемом двигателей от 2 500 см ³ до 10 000 см ³	МИИР, МЭГПР, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Внесение изменений в приказ МЭ РК от 25 декабря 2015 года № 762	До конца 2020 года	Не требуется
7.	Включить в Программу развития территорий целевой индикатор по обеспечению субсидирования социально значимых городских маршрутов	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Решение маслихата	До конца 2020 года	Не требуется
8.	Внедрить электронную систему оплаты проезда пассажирами на городских маршрутах в городах республиканского и областного значения	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Заключение договора	2020-2021 годы	Местный бюджет
9.	Установить законодательные требования по вопросам внедрения электронного билетирования пассажиров на городских маршрутах, в частности: - обеспечить необходимое количество терминалов для пополнения и выдачи карточек по оплате проезда; - определить ответственность и обязательство операторов систем электронного билетирования; - основные требования к системам (программным обеспечениям) электронного билетирования	МИИР, МНЭ Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент НПП «Атамекен» (по согласованию)	Концепция	2020-2021 годы	Не требуется

10.	Создать единую электронную систему диспетчерского сопровождения автобусов, задействованных на городских маршрутах в пределах административно-территориальной единицы	Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент	Акт приемки	2020-2021 годы	Местный бюджет
11.	Внести изменения и дополнения в Закон РК «Об автомобильном транспорте», в части пересмотра: - компетенции местных представительных органов районов, городов областного значения в части определения перечня социально значимых городских (сельских), пригородных и внутрирайонных сообщений; - порядка организации диспетчерского сопровождения автобусов; - ответственности местных исполнительных органов по субсидированию социально значимых маршрутов; - вопросов развития автовокзалов и автостанций; - требования для автобусов на городских маршрутах, по вопросам их доступности для маломобильных групп населения; - конкурсных требований на право обслуживания автобусных маршрутов; - вопросов по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами	МИИР, МВД, МНЭ, МФ, МТСЗН Акиматы областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент НПП «Атамекен» (по согласованию)	Концепция	2020-2021 годы	Не требуется
12.	Внедрить автоматизированную систему для расчета тарифа на проезд на регулярных автобусных маршрутах	МИИР, МЦРИАП НПП «Атамекен» (по согласованию)	Акт приемки	2020-2021 годы	В рамках выделяемых средств
13.	Установить запрет на создание автобусных предприятий с участием государства	МИИР, МНЭ, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Концепция	2020-2021 годы	Не требуется

14.	Исключить «автобусные перевозки» из перечня видов деятельности, осуществляемых юридическими лицами, более 50% акций которых принадлежат государству, и аффилированными с ними лицами	МНЭ, МИИР, НПП «Атамекен» (по согласованию)	Внесение изменений в постановление Правительства РК от 28 декабря 2015 года №1095	До конца 2020 года	Не требуется
-----	--	---	---	-----------------------	-----------------

Расшифровка аббревиатур:

МИИР – Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

МВД – Министерство внутренних дел Республики Казахстан

МФ – Министерство финансов Республики Казахстан

МНЭ – Министерство национальной экономики Республики Казахстан

МЭГПР – Министерство экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан

МЦРИАП – Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан

МТСЗН – Министерство труда и социальной защиты населения Республики Казахстан

Постановление акимата города Алматы от 20 марта 2020 года № 1/79

Зарегистрировано в Департаменте юстиции города Алматы

от 20 марта 2020 года, № 1613

Об установлении тарифов на регулярные социально значимые перевозки пассажиров города Алматы

В соответствии с пунктом 4 статьи 19 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте» акимат города Алматы ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Установить тарифы на регулярные социально значимые перевозки пассажиров города Алматы согласно приложению 1 к настоящему постановлению.

2. Признать утратившими силу некоторые постановления акимата города Алматы согласно приложению 2 к настоящему постановлению.

3. Управлению городской мобильности города Алматы в установленном законодательством Республики Казахстан порядке обеспечить государственную регистрацию настоящего постановления в органах юстиции с последующим официальным опубликованием в периодических печатных изданиях и размещение на интернет-ресурсе.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя акима города Алматы Кожагапанова Е. Т.

5. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования и распространяется на отношения, возникшие с 1 января 2020 года.

Аким города Алматы Б. Сагинтаев

*Приложение 1 к постановлению акимата города Алматы
от « 20 » марта 2020 года № 1/79*

Тарифы на регулярные социально значимые перевозки пассажиров города Алматы

Установить следующие тарифы на регулярные социально значимые перевозки пассажиров города Алматы:

№ п/п	Номер маршрута	Наименование маршрута	Тариф на 1 пассажира
1	1	улица Остроумова 2-я – железнодорожный вокзал Алматы I	228
2	2	железнодорожный вокзал Алматы I – микрорайон Горный Гигант	126
3	3	микрорайон Орбита – Аэропорт (ночной экспресс)	1470
4	4	школа – микрорайон Карагайлы – микрорайон Думан	160
5	5	улица Калдаякова – проспект Жибек жолы – поселок Ак Тобе	104
6	5а	улица Калдаякова – проспект Жибек жолы – госпиталь Великой Отечественной войны	146
7	5б	улица Калдаякова – проспект Жибек жолы – санаторий «Ак-Каин»	135
8	5в	Березовая роща – проспект Достык – Оспанова	354
9	7	Детский сад – микрорайон Зердели – кондитерская фабрика «Рахат»	160
10	8	микрорайон Жас Канат – станция метро «Райымбек»	195
11	10	станция метро «Райымбек» – аэропорт Боралдай	237
12	11	микрорайон Думан – поселок Абай (Абайские дачи)	156
13	12	гостиница «Казахстан» – каток «Медео»	158
14	13	Парк культуры и отдыха – мост железнодорожного вокзала Алматы I	194
15	14	микрорайон Дария – жилой комплекс «Асыл Арман»	232
16	15	микрорайон Нурлытау – рынок «Барлык»	175
17	16	жилой комплекс «Асыл Арман» – Парк культуры и отдыха	101
18	17	микрорайон Думан – микрорайон Айнабулак-3	155
19	18	улица Победы – улица Саина – улица Торайгырова	183
20	19	микрорайон Нуркент – микрорайон Казахфильм	208
21	20	микрорайон Думан – микрорайон Карасу	260
22	21	улица Станиславского – микрорайон Кок-Тобе	275
23	22	улица Макатаева – рынок Барлык	216
24	23	микрорайон Орынтай – поселок Кыргаулды	171
25	25	микрорайон Саялы-2 – улица Курмангазы	278
26	26	городская больница № 7 – Экологический пост	114
27	27	микрорайон Жас Канат – микрорайон Жайлау	267
28	28	микрорайон Орбита-2, -4 – Гидроэлектростанция-2	228
29	29	улица Остроумова 2-я – поселок Бутаковка	143

30	30	железнодорожный вокзал Алматы I – совхоз Алатау	119
31	31	микрорайон Казахфильм – рынок «Барлык»	147
32	32	автостанция «Арман» – микрорайон Жулдыз	147
33	34	железнодорожный вокзал Алматы I – улица Кожобекова	110
34	36	поселок Маяк – железнодорожный вокзал Алматы I	188
35	37	микрорайон Мамыр – торговый дом «Магнум»	210
36	38	проспект Аль-Фараби – Восточная объездная алматинская дорога – улица Саина	138
37	40	улица Гончарова – улица Макатаева	130
38	41	микрорайон Кокжиек – микрорайон Нуршашкан	234
39	42	Строительный комбинат – улица Кунаева	191
40	44	административный центр Наурызбайского района – Центральный стадион	184
41	45	микрорайон Шанырак – микрорайон Самал	98
42	46	улица Бидайык – железнодорожный вокзал Алматы I	326
43	47	улица Остроумова 2-я – рынок «Барлык»	133
44	48	Центр обслуживания населения – микрорайон Горный Гигант	212
45	50	микрорайон Айша Биби – микрорайон Акжар	141
46	51	кондитерская фабрика «Рахат» – микрорайон Жулдыз Новостройка	139
47	52	6-й градокомплекс – поселок Кыргаулды	170
48	54	улица Крылова – жилой комплекс «Султан» (поселок Туздыбастау)	259
49	56	аптека – микрорайон Дорожник – микрорайон Казахфильм	144
50	57	микрорайон Саялы-2 – Дворец Республики	195
51	59	улица Саина – микрорайон Орбита-3 – рынок «Жетысу»	117
52	60	улица Калдаякова – дачи Широкой щели	194
53	62	улицы Хан Тенгри-Казыгурт – 12-я городская больница	213
54	63	автостанция «Арман» – улица Кунаева	122
55	65	микрорайон Аксай-3б – микрорайон Думан	126
56	66	разворотная площадка на улицах Толе би и Яссауи – парк 28 гвардейцев-панфиловцев	178
57	67	рынок «Барлык» – микрорайон Казахфильм	147
58	68	торговый дом «Есентай молл» – улица Алматинская	200
59	69	рынок «Жетысу» – микрорайон Улжан	221
60	70	микрорайон Горный Гигант – микрорайон Кокжиек	125
61	71	железнодорожный вокзал Алматы I – кондитерская фабрика «Рахат»	168
62	72	железнодорожный вокзал Алматы I – микрорайон № 6	179
63	73	улица Балтабаевская – железнодорожный вокзал Алматы I	183
64	74	кондитерская фабрика «Рахат» – железнодорожный мост железнодорожного вокзала Алматы I	148
65	77	железнодорожный вокзал Алматы I – автостанция «Арман»	161

66	78	автовокзал «Саяхат» – поселок Жалпаксай	114
67	79	улицы Жандосова и Саина – микрорайон Альмерек	132
68	80	микрорайоны Айнабулак-3, -4 – Казахстанский центр делового сотрудничества «Атакент»	138
69	81	71-й разъезд – улица Кожобекова	222
70	85	микрорайоны Мамыр-1, -7 – микрорайон Жулдыз	127
71	86	улица Торайгырова – Академия гражданской авиации	134
72	88	завод «Эталон» – Западное кладбище	1305
73	92	аэропорт – микрорайон Мамыр	135
74	95	рынок «Алтын орда» – микрорайон Кок-Тобе	160
75	98	жилой комплекс «Байтал» – станция метро «Райымбек батыр»	209
76	99	улица Садовая – микрорайон Ак Булак – микрорайон Кок-Тобе	161
77	102	рынок «Барлык» – железнодорожный вокзал Алматы I	283
78	103	автостанция «Арман» – микрорайон Шанырак-1	144
79	104	микрорайон Таугуль-3 – улица Бидайык	203
80	105	Индустриальная зона – Атлетическая деревня	226
81	106	микрорайон Альмерек – микрорайон Жетысу	131
82	107	автостанция «Мост» – поселок Колсай	240
83	108	микрорайон Алма-Арасан – школа № 190	1 130
84	110	улицы Толе би – Яссауи – школа №176	1 191
85	111	микрорайон Кок-Тобе – улица Калдаякова – проспект Жибек жолы	163
86	112	улица Макатаева – рынок «Алтын Орда»	147
87	113	улица Арыкова – улица Саина (микрорайон Орбита-3)	129
88	115	Школа № 184 – рынок «Ужет»	199
89	116	микрорайон Нурлытау – улица Розыбакиева – проспект Райымбека	215
90	117	автовокзал «Саяхат» – микрорайон Алатау (Институт ядерной физики)	359
91	118	административный центр – Парк культуры и отдыха	139
92	119	поселок Каргалы – станция метро «Райымбек батыр»	124
93	120	микрорайон Айнабулак-4 – рынок «Жетысу»	175
94	121	микрорайоны Жулдыз-1, -2 – микрорайон Орбита	169
95	122	поселок Рахат – разворотная площадка улиц Толе би – Яссауи	316
96	123	улица Кожобекова – микрорайон Кокжиек	143
97	124	микрорайон Горный Гигант – микрорайон Водник	148
98	125	микрорайон Кокжиек – улица Жубанова	197
99	126	Парк культуры и отдыха – микрорайон Каменка	126
100	127	микрорайон Казахфильм – улица Кунаева	133
101	128	микрорайон Самал – рынок «Барлык»	147
102	129	микрорайон Карасу – кондитерская фабрика «Рахат»	244
103	131	кондитерская фабрика «Рахат» – улица Иштвана Кобыра	171

104	135	автостанция «Арман» – железнодорожный вокзал Алматы I	155
105	132	микрорайон Улжан-2 – станция метро «Райымбека»	301
106	137	административный центр Наурызбайского района – рынок «Жетысу»	148
107	141	микрорайоны Айнабулак-3, -4 – Экологический пост	137
108	104a	административный центр Наурызбайского района – микрорайон Каргалы	580
109	109a	школа № 182 – поселок Алгабас	929
110	133a	микрорайон Новый – школа № 179	885
111	125a	школа №179 – микрорайон Шанырак-6	783
112	29p	улица Калдаякова – Экологический пост	158
113	201	Восточная объездная алматинская дорога – ледовый комплекс «Алматы Арена»	136
114	202	автовокзал «Сайран» – город Каскелен	177
115	203	станция метро «Райымбек» – город Талгар	381
116	205	рынок «Жетысу» – микрорайоны Орбита-2, -4	172
117	206	Восточная объездная алматинская дорога – улица Толе би – улица Яссауи	414
118	207	станция метро «Райымбек» – город Талгар	309
119	208	железнодорожный вокзал Алматы II – поселок Коянкус	393
120	209	Дворец спорта – горный курорт «Пионер»	392
121	210	Дворец спорта – горный курорт «Ой-карагай»	385
122	211	Дворец спорта – санаторий «Алма-Арасан»	651
123	212	проспект Гагарина – Толе би – поселок Жандосова	336
124	1-тп	Парк культуры и отдыха – улица Кожабекова	97
125	5-тп	железнодорожный вокзал Алматы II – микрорайон Аксай (улица Маргулана)	98
126	7-тп	железнодорожный вокзал Алматы I – Выставочный центр «Атакент»	138
127	9-тп	Центральный рынок – улица Кожабекова	125
128	11-тп	Центральный рынок – улица Жубанова	110
129	12-тп	Парк культуры и отдыха – улицы Саина и Жандосова	123
130	19-тп	Центральный рынок – улица Школьная	132
131	25-тп	Парк культуры и отдыха – улица Маргулана	133
132	33	Академия гражданской авиации – улица Аркалык	386
133	35	микрорайон Новый – Карасу – Северное кольцо – торговый дом «Адем»	212
134	39	улицы Жандосова – Шаймерденова – улица Саудабай – микрорайон Карагайлы	298
135	97a	улица Шынкожа батыра – микрорайон Томирис – Школа 180 – микрорайон Саялы	822
136	101	улицы Жарокова – Утепова – Школа «Хайлибери»	407
137	114	поселок Сулусай – проспект Жибек жолы	848
138	133	улицы Кунаева – Макатаева – рынок «Ужет»	381

139	142	теплоэлектроцентраль-2 – разворотная площадка на улицах Толе би – Яссауи	432
140	204	станция метро «Райымбек» – поселок Бельбулак	369
141	213	торговый дом «Адем» – поселок Чапаево Илийский район	361
142	214	железнодорожный вокзал Алматы I – поселок Жана Талап	357
143	215	железнодорожный вокзал Алматы I – поселок Ынтымак	350
144	216	торговый дом «Адем» – поселок Байсерке	320
145	217	железнодорожный вокзал Алматы I – поселок Али	326
146	218	рынок «Барлык» – поселок Жомарт	323
147	219	рынок «Салем» – поселок Карасу	456
148	220	станция метро «Райымбек» – поселок Жетеген	391
149	221	станция метро «Райымбек» – поселок Киши Байсерке	269
150	222	поселок Айганым – станция метро «Райымбек»	318
151	223	поселок Туганбай, Нура – автовокзал «Саяхат»	616
152	224	горнолыжный курорт «Ак Булак» – Центральный стадион	596
153	225	автовокзал «Саяхат» – город Иссык	367
154	226	улицы Жандосова – Яссауи – поселок Жанатурмыс	624
155	227	железнодорожный вокзал Алматы I – поселок Казахский центральный исполнительный комитет	251
156	228	поселок Утеген батыра – улица Панфилова	446
157	229	микрорайон Шабыт – автовокзал «Саяхат»	389
158	230	улицы Толе би – Гагарина – город Каскелен	413
159	231	поселок Жапек батыра – автовокзал «Саяхат»	370

Справка по доходам перевозчиков и пассажиров с 2008 по 2020 гг

	Года	Кол-во перевоз. пассажиров по горстату	Общая сумма дохода	Компенсация за льготников	Сумма полученных субсидий	Итоговая сумма дохода	Утвержденный тариф	Расчетный тариф
1	2008	118 814 413	2 229 264 520		760 000 000	2 989 264 520	50	53
2	2009	136 395 170	2 574 970 890		0	2 574 970 890	50	
3	2010	216 669 643	4 007 342 350		313 281 000	4 320 623 350	50	65
4	2011	165 744 771	7 236 997 565		1 060 917 554	8 297 915 119	50	
5	2012	203 300 089	10 110 472 442		0	10 110 472 442	50	92
6	2013	215 876 378	12 578 515 925		0	12 578 515 925	80	
7	2014	258 431 398	14 131 707 440		0	14 131 707 440	80	
8	2015	248 768 868	14 309 425 403		0	14 309 425 403	80	107
	Кол-во перевезенных пассажиров данные по электронному билетированию АСУОП ОНАЙ с 01.01.2016							
9	2016	174 680 062	9 989 873 490	2 710 096 760	0	12 699 970 250	80	147
Увеличение пассажиропотока у нас связано еще с расширением границ города								
10	2017	220 176 445	13 060 010 670	4 140 055 602	292 600 000	17 492 666 272	80	154
11	2018	307 526 979	17 732 153 240	5 140 090 240	9 051 140 374	31 923 383 854	80	171
12	2019	368 139 063	21 873 088 190	5 477 070 240	УГМ не дает данные	27 350 158 430	80	167
13	6м2020	127 725 920	8 445 827 836			8 445 827 836	80	176

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И 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 процентов акций (долей участия в уставном капитале) которых принадлежат государству и аффилированными с ними лицами п/п №11 - Перевозки автобусами. Код ОКЭД - 49311	Исключить вид деятельности « Перевозки автобусами », Код ОКЭД – 49311 , из п/п 11 раздела «Виды деятельности, осуществляемые юридическими лицами, находящимися в коммунальной собственности, более пятидесяти процентов акций (долей участия в уставном капитале) которых принадлежат государству и аффилированными с ними лицами».	С целью исключения коллизии с требованиями Предпринимательского Кодекса РК (глава 17 статьи 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 редакции	Графа 3. Наименование подвида деятельности, для осуществления которой требуется наличие лицензии (пустая, не заполненная)	Графа 3. Нерегулярные перевозки пассажиров автобусами, микроавтобусами межобластном, межрайонном (междугородном	Из-за пропуска в заполнении графы 3 в пункте 75, на местах выдается лицензия на

			внутриобластном) сообщениях. Графа 3 Нерегулярные перевозки пассажиров автобусами, микроавтобусами межобластном внутриреспубликанском сообщениях. Графа 3 Нерегулярные перевозки пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении.	все подвиды деятельности по перевозке пассажиров автобусами и микроавтобусами. Лицензию на нерегулярные перевозки пассажиров в зависимости от класса автобусов нужно выдать отдельно: - на межрайонные; -на межобластные; -на международны е
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 удалить.	Компетенция уполномоченного 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 <u>перевоз ках пассажиров и багажа</u>, деятельности по обеспечению безопасности перевозки пассажиров и багажа;	Компетенция уполномоченного органа в области транспорта и коммуникаций Уполномоченный орган в области транспорта и коммуникаций:	В связи с целесообразнос тью возврата функций в Комитет транспорта МИР РК, так как МВД РК не обеспечен соответствующ им штатом, не обладает соответствующ им 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	Профилактика и предупреждени е дорожно- транспортных происшествий и нарушений.

			дорожно-транспортных происшествий и нарушений с водителями в соответствии с Правилами проведения инструктажей по управлению транспортным средством в различных дорожных и климатических условиях: - 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-III «Об автомобильном транспорте»				

9	Дополнить статью 13 новым пунктом 23-19)	Отсутствует	23-19) 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;	В связи с передачей функции из МВД РК в МИР РК. См. п.7 Сравнительной таблицы.
10	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.
11	Статья 14. Пункт 3. Дополнить подпунктом 5-3)	Отсутствует	5-3) определяют перечень социально значимых сообщений;	Местные исполнительные органы районов, городов областного значения согласно 5) осуществляют субсидирование убытков перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров на городских (сельских), пригородных и внутрирайонных сообщениях; Значит необходимо определять

				социально значимые сообщения.
12	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 происходить планомерно.
13	В статье 21, дополнить пункт 5-1 с следующей редакции	Отсутствует	5-1. Перевозчики, осуществляющие автомобильные перевозки пассажиров и багажа, обязаны обеспечить предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр водителей и замену водителей в случае их недопуска к управлению автотранспортными средствами.	Повышение ответственности перевозчика, выигравшего конкурс на право обслуживания маршрута.
14	В статье 21, пункт 7 изложить в следующей 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,	б) обеспечить продажу	б) обеспечить учёт и	Повышение

	пункт 2, подпункт 6 изложить в следующей редакции	проездных документов (билетов) и багажных квитанций при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа на всех остановочных пунктах маршрута - самостоятельно либо через пассажирские агентства, автовокзалы, автостанции, и (или) пункты обслуживания пассажиров, в том числе электронную продажу проездных документов (билетов) и багажных квитанций;	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 маршрута самостоятельно либо через пассажирские агентства, автовокзалы, автостанции, и (или) пункты обслуживания пассажиров, в том числе электронную продажу проездных документов (билетов) и багажных квитанций;	ответственность и перевозчика, выигравшего конкурс на право обслуживания маршрута.
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».				
15	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.
16	В параграфе 2, дополнить пунктом 23-1) в следующей редакции:	Отсутствует.	23-1. При осуществлении регулярных городских (сельских) и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа перевозчик обеспечивает учёт и продажу проездных документов (билетов), а также контроль сбора наличной выручки и получения доходов.	Конкретизация требований при оказании услуг.
17	В параграфе 2,	Отсутствует.	23-2. Регулярные городские (сельские) и	Конкретизация требований при

	дополнить пунктом 23-2) в следующей редакции:		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).	оказании услуг.
18	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.
19	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.
20	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 автобусов перед выездом на линию;	Конкретизация требований при оказании услуг.

			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.	
21	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.
22	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.
23	В главе 7, параграф 5, пункт 176 добавить подпункты: 4-1) и 4-2) в следующей	Подпункт 4-1) отсутствует	4-1) отсутствие возможности осуществления учёта и продажи проездных документов (билетов), контроля сбора и получения доходов по	Конкретизация требований при оказании услуг.

	редакции;		обеспечению прозрачности получения доходов, а также выплаты налоговых и др.отчислений в бюджет;	
24	В главе 8, пункт 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.
25	В главе 8, дополнить пункт 189-1, в следующей редакции;	Отсутствует.	189-1. Привлечение третьей стороны на обслуживание маршрута допускается путём аренды автотранспортных средств.	Разъяснение.
26	В главе 8, дополнить пункт 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	Разъяснение.

			билетно-учётный 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.	
--	--	--	--	--

			б) Перевозчик-арендатор несёт ответственность за качество транспортных услуг и культуру обслуживания пассажиров на обслуживаемом маршруте (маршрутах).	
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.				
27	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.
28	В графе 3, пункт 4 изложить в следующей редакции	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.	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 условии исполнения Организатором субсидирования убытков Перевозчика по маршрутам в полном	Без обеспечения субсидирования убытков Перевозчика в полном объеме или установления тарифа на перевозки на уровне расчетного нет возможности у Перевозчика обеспечить

			объеме, в соответствии с Правилами субсидирования, или установлении тарифа на уровне расчетного, в соответствии с Методикой расчета тарифов.	обновление подвижного состава.
29	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.
30	Пункт 3 изложить в следующей редакции	3. Организатор обязан: 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	3. Организатор обязан: 5) ежемесячно осуществлять выплату субсидий исходя из 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).;	Субсидировать ся должны все перевозчики, не зависимо от того что пользуются или нет электронным билетирование м.

		исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 883 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 12353) (далее – Правила субсидирования).	б) заключить договор Субсидирования убытков Перевозчика по маршрутам в полном объеме согласно разработанной бюджетной заявки на три года.	
Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 «Об утверждении методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам»				
<i>(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.)</i>				
31	Пункты: 1, 2, 3, и 4 изложить в следующей редакции:	Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа ... 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: ... 3) расходы на проведение ремонтов и технических	Экономико-математическая модель формирования тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа ... 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: ... 3) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживания автобусов принимаются как 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 1 года), 15% (для автобусов со	Уточнение стоимости автобусов на вторичном рынке, влияющих на стоимость ремонтов и ТО

		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: ... Для автобусов, приобретенных на вторичном рынке, а также арендованных автобусов - среднерыночная стоимость определяемая организациями, осуществляющими оценочную деятельность. Переоценка автобусов осуществляется каждые три года с момента его выпуска заводом-изготовителем;	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: ... 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;	
32	Пункт 2 подпункт 5) дополнить	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	в случае использования электронной системы оплаты 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	Уточнение расчета

		убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров		
33	Подпункт 1 пункта 2 главы 2	2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов 2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов 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: формула (2) где: Z_t – затраты на автомобильное топливо; 0,01 – пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км; $L_{об}$ – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле; НТ – базовая норма расхода топлива в литрах на 100 километров пробега	2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов 2. Порядок укрупненных расчетов затрат перевозчика по статьям эксплуатационных расходов 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: формула (2) где: Z_t – затраты на автомобильное топливо; 0,01 – пересчет расхода топлива со 100 км на 1 км; $L_{об}$ – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута рассчитываемый по формуле; 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-	Отсутствие в Постановлении Правительства РК от 11 августа 2009 года № 1210 «Об утверждении норм расходов горюче-смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» марок подвижного состава, эксплуатируемого на маршрутах.

		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).	смазочных материалов для государственных органов Республики Казахстан и расходов на содержание автотранспорта» (далее – Нормы расхода топлива). Если отсутствует в Постановлении базовая норма расхода топлива, перевозчик может обратиться в организации, которые имеют возможность определить нормы расхода путем проведения соответствующих лабораторных или иных исследований.	
34	Подпункт 3 пункта 2 главы 2	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:	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:	Необходимо обеспечить финансирование ремонта и ТО автобусов, закуп запчастей, материалов и содержание высококвалифицированных специалистов для высокой технической готовности парка.
35	Подпункт 4 пункта 2 главы 2	4) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: ...	4) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: ... ш – эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км; Если отсутствует в	Отсутствие в Постановлении моделей автошин.

			Постановлении эксплуатационная норма пробега автошин, перевозчик может обратиться в организации, которые имеют возможность определить нормы пробега путем проведения соответствующих лабораторных или иных исследований.	
36	Подпункт 8 пункта 2 главы 2	Отсутствует	8) затраты, учитывающие услуги оператора электронного билетирования пассажиров по тарифу и дифференцированному тарифу, согласно договора подписанного между перевозчиком и исполнителем по сбору электронных денежных средств. $Z_{эб} = \text{Действующий (утвержденный) тариф} \times \text{количество пассажиров (прогноз)} \times \text{умноженное на \% процент вознаграждения суммируется с действующим (утвержденным) дифференцированным тарифом после чего умножается на количество пассажиров (прогноз) умноженное на \% вознаграждения.}$ $Z_{эб} = \text{Дтр} \times \text{Qг.расчет.тр} \times \% + \text{Дтдиф} \times \text{Qг.расчет.тдиф} \times \%$» формула (11)	Для обеспечения учета затрат автобусных парков по оплате оператора электронного билетирования в себестоимости перевозок
37	Пункт 3 главы 2	3. Общая сумма затрат на обслуживание маршрута (Zi) определяется суммированием результатов расчетов по статьям расходов:	3. Общая сумма затрат на обслуживание маршрута (Zi) определяется суммированием результатов расчетов по статьям расходов: $Z_i = Z_t + Z_{см} + Z_{рт} + Z_{ш} + Z_{зн} +$	Для обеспечения учета затрат автобусных парков по оплате оператора электронного

		$Z_i = Z_t + Z_{см} + Z_{рт} + Z_{ш} + Z_{зп} + Z_{н} + Z_{засп}$ формула (11)	$Z_n + Z_{засп} + Z_{эб}$ формула (12) где: $Z_{засп}$ – затраты, учитывающие затраты автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров; $Z_{эб}$ – затраты, учитывающие услуги оператора электронного билетирования пассажиров.	билетирования в себестоимости перевозок.
38	Подпункт 1 пункта 4 главы 3	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: $Q_{г.расчет} = Q_{мес} \times 12$; формула (12) где: - общий прогнозный годовой объем перевозок пассажиров на маршруте; $Q_{мес}$ - количество перевезенных пассажиров за фактически обследованный месяц; 12 - количество месяцев в году;	1) прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров для вновь открываемых регулярных маршрутов определяется по результатам фактических перевозок пассажиров на маршруте в течение месяца и определяется по формуле: $Q_{г.расчет} = Q_{мес} \times 12$; формула (13) где: $Q_{г.расчет}$ - общий прогнозный годовой объем перевозок пассажиров на маршруте; $Q_{мес}$ - количество фактически перевезенных пассажиров за месяц; 12 - количество месяцев в году;	Количество перевезенных пассажиров для вновь открываемого маршрута за месяц определять исходя из дохода от перевозки на маршруте.
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				

39	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
40	В приложение 2-1, графу 6 «Расчета стоимости маршрута» изложить в следующей редакции:	Прогнозируемое количество перевозки 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.
41	Пункт 11-1. Главы 2	Отсутствует	11-1. В период чрезвычайных ситуаций и действия режима карантинных ограничений действующая стоимость за проезд пассажиров на социально значимых сообщениях не пересматривается. Субсидирование убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, осуществляются путем определения расчетного тарифа в соответствии с пунктами 7 – 10 настоящих Правил, с учетом фактически перевезенных пассажиров. Комиссия определяет расчетный тариф в течение 7 рабочих дней со дня поступления от перевозчика расчетов согласно пункту 7 настоящих Правил.	В период ЧП запрещается или ограничивается передвижение людей без соответствующего разрешения и ограничивается количество пассажиров в салоне автобуса, что приводит к резкому сокращению пассажиропотока на регулярных автобусных маршрутах.
42	Пункт 20 главы 4	20. При использовании электронной системы оплаты проезда в автобусах (микроавтобусах) при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и	20. При использовании электронной системы оплаты проезда в автобусах (микроавтобусах) при осуществлении регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа,	На маршрутах работают автобусы, приобретенные не только в лизинг

		багажа, расчет стоимости маршрута на определенный период или для выполнения определенного объема работ (услуг) используется экономико-математическая модель следующего вида: $СМ = (З_{пс} + (З_{п} + З_{н}) * R) * К_{ндс}$ Формула (1) где: 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);	расчет стоимости маршрута на определенный период или для выполнения определенного объема работ (услуг) используется экономико-математическая модель следующего вида: $СМ = (З_{пс} + (З_{п} + З_{н} + З_{асп} + З_{эб}) * R) * К_{ндс}$ Формула (1) где: З _{пс} - общая сумма нормативных затрат перевозчика на приобретение подвижного состава (лизинговые платежи по приобретению подвижного состава средней и большой вместимости и амортизация закрепленных на маршруте автобусов приобретенные не в лизинг, стоимость страхования транспортных средств); З _{асп} – затраты, учитывающие затраты автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров; З _{эб} – затраты, учитывающие услуги оператора электронного билетирования пассажиров	
43	Подпункт 3 пункта 21 главы 4	3) В случае отсутствия лизинговых платежей по приобретению подвижного состава возмещению подлежит сумма амортизационных отчислений по закрепленным на маршруте автобусам в расчете на их общий пробег. Рассчитывается	3) Наряду с лизинговыми платежами по приобретению подвижного состава возмещению подлежит сумма амортизационных отчислений по закрепленным на маршруте автобусам, приобретенным не в лизинг, в расчете на их	На маршрутах работают автобусы, приобретенные не только в лизинг.

		по формуле:	общий пробег. Рассчитывается по формуле:	
44	Подпункт 4 пункта 21 главы 4	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).	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). Если отсутствует в Постановлении базовая норма расхода топлива, перевозчик может обратиться в организации, которые имеют возможность определить нормы расхода путем проведения соответствующих лабораторных или иных исследований.	Отсутствие в Постановлении марок подвижного состава, эксплуатируемого на маршрутах
45	Подпункт 6 пункта 21 главы 4	б) 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	б) 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.	Необходимость обеспечить финансирование ремонта и ТО автобусов, закуп запчастей, материалов и содержание высококвалифицированных специалистов для высокой технической готовности парка

		данного маршрута.		
46	Подпункт 7 пункта 21 главы 4	7) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: формула (9) Цш – закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета; т – количество колес на автобусе (без запасного колеса); Лоб – 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;	7) эксплуатационные расходы на автошины в расчете на годовой пробег автобусов на маршруте определяются по формуле: формула (9) Цш – закупочная цена одного комплекта шин (шина, камера, ободная лента) в тенге на момент расчета; т – количество колес на автобусе (без запасного колеса); Лоб – общий годовой пробег автобусов при обслуживании маршрута. ш – эксплуатационная норма пробега автошины, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива, в км; Если отсутствует в Постановлении эксплуатационная норма пробега автошин, перевозчик может обратиться в организации, которые имеют возможность определить нормы пробега путем проведения соответствующих лабораторных или иных исследований. Кш – коэффициент корректировки эксплуатационных норм пробега автошин, определяется в соответствии с Нормами расхода топлива;	Отсутствие в Постановлении моделей автошин
47	Пункт 8 Приложения 3-3	Перечень документов необходимых для оказания государственной услуги п.п. 9) документ диспетчерской службы	Перечень документов необходимых для оказания государственной услуги п.п. 9) документ диспетчерской службы (при наличии), подтверждающего	Минимизировать присутствие человеческого фактора

		(при наличии), подтверждающего выполнение рейсов по городским маршрутам.			выполнение рейсов по городским маршрутам, подтвержденные навигационной системой GPS.						
48	Приложение 4-1	№ п/ п	Всего расход ов, в том числе по статья м	Сумм а, тыся ч тенге	№ п п	На им ен ов ан ие ма рш ру та (но ме р ма рш ру та)	В и д м а р ш у т а (н а з в а н и е)	Вы по лн ен ны й об ъ е м пе ре воз ки (к м.)	Об ща я сто им ост ь ма рш ру та, те нг е	Ср ед ств а, по сту пи вш ие от пе ре воз ок па сса жи ро в, те нг е	Расходы на маршрут определяются исходя из стоимости маршрута на 1 км., определенной согласно главе 4 и выполненного объема перевозки в км., т.е. пробега на маршруте
		1	2	3	1	2	3	4	5	6	

Рекомендации по повышению ответственности за нарушения законодательства Республики Казахстан

Кодекс РК «Об административных правонарушениях»

49	В статье 571 пункт 2 изложить в следующей редакции:	2. Нарушение <u>правил перевозок</u> пассажиров и багажа автомобильным транспортом - влечет штраф на физических лиц в размере пяти, на субъектов малого предпринимательства - в размере десяти, на субъектов среднего предпринимательства - в размере пятнадцати, на субъектов крупного предпринимательства - в размере двадцати пяти месячных расчетных показателей.	2. Нарушение <u>правил перевозок</u> пассажиров и багажа автомобильным транспортом - влечет штраф на физических лиц в размере пятнадцати , на субъектов 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.	
50	Дополнить статью 571 пунктом 2-2	Отсутствует.	2-2. Осуществление автомобилем 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, на субъектов 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 их безопасность и качество пассажирских перевозок.
51	Дополнительно ввести статью 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 нарушении - в размере ста месячных расчетных показателей с запрещением занимать должность руководителя	
52	Дополнительно ввести статью 577-1.	Отсутствует.	Статья 577-1. Нарушение требований по медицинскому освидетельствованию в сфере автомобильного транспорта 1. Несоблюдение автомобильным перевозчиком <u>требований по медицинскому освидетельствованию</u> 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				
53	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	Реализация обновления парка подвижного состава за 2 года практически невозможна вследствие: - отсутствия государственных субсидий; - низкий пассажиропоток на маршрутах; - открытие новых ж/д рейсов в

			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.	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.
Кодекс Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года №120-VI «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый Кодекс)				
54	Статья 290, пункт 2 Кодекса	Отсутствует	5) оказание услуг, по перевозке пассажиров автомобильным транспортом при осуществлении городских и пригородных перевозках	Позволит улучшить финансовое состояние предпринимателей на пассажирских перевозках, даст

				возможность обновить парк автобусов. Износ парка составляет более 70%, в связи с чем существует острая необходимость обновления автобусов 3000 единиц ежегодно.
55	Статья 394	Отсутствует	44) услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом при осуществлении городских и пригородных регулярных перевозках	Позволит улучшить финансовое состояние предпринимателей на пассажирских перевозках, даст возможность обновить парк автобусов. Износ парка составляет более 70%, в связи с чем существует острая необходимость обновления автобусов 3000 единиц ежегодно.

Предложения в Сравнительную таблицу

к проекту приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений 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»

№ п/п	Структур- ный элемент	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование необходимости внесения поправок
1.	Дополнить пунктом 3- 1	Отсутствует	3-1) Центральная диспетчерская служба – юридическое лицо, обеспечивающее единую организацию и функционирование диспетчерской системы городского пассажирского транспорта;	В связи с тем, что в Правилах отсутствует понятие о центральной диспетчерской службе городского пассажирского транспорта.
	подпунктом 7-1	Отсутствует	7-1) билетно-учётный лист - документ строгой отчетности, по которому производится учёт и реализация проездных документов (билетов) в бумажной форме, а также контроль сбора и получения доходов;	В целях обеспечения прозрачности системы получения доходов, в случае отсутствия системы электронной оплаты проезда

	пунктом 12-1	Отсутствует	12-1. При формировании маршрутной сети регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом местные исполнительные органы организует пункты для создания санитарно-гигиенических условий, горячего питания и кратковременного отдыха водителей и кондукторов во время отстоя автобусов на конечных пунктах.	В целях повышения качества услуг в общественном транспорте
	Дополнить пунктом 23-1	Отсутствует	23-1. При осуществлении регулярных городских (сельских) и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа перевозчик обеспечивает учёт и продажу проездных документов (билетов), а также контроль сбора наличной выручки и получения доходов.	Для обеспечения прозрачности экономики в сфере регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.
	Дополнить пунктом 24-1	Отсутствует	24-1. Центральная диспетчеризация городского пассажирского транспорта в одном городе(селе) осуществляется одним юридическим лицом.	В связи с тем, что в Правилах не расписан работа центральной диспетчерской службы городского пассажирского транспорта. Отсутствие настоящего требования в Правилах привело к созданию двух диспетчерских служб городского пассажирского транспорта.

	Дополнить Параграф 3-1	Отсутствует	Параграф 3-1. Порядок осуществления контроля сбора и получения доходов регулярных городских (сельских) и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа	В связи с тем, что в Правилах не расписан обеспечение прозрачности получения доходов и организаторы перевозок и перевозчики не знают как организовать полноту сбора наличной выручки, в случае отсутствия электронного билетирования.
	Дополнить пунктом 26-1	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.	
	Дополнить пунктом 26-2	Отсутствует	26-2. Порядок осуществления контроля сбора и получения доходов производится в следующей последовательности: а) Перевозчик заказывает разовые проездные документы (билеты); б) Перевозчик выдает разовые проездные документы (билеты) и билетно – учётный лист кондукторам или водителям 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 производит 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 сдают перевозчику наличную выручку в	

			соответствии с билетно-учётным листом и контрольным листом; е) Контроль за учётом и реализации билетов, сбором и получения доходов осуществляет линейная служба контролеров.	
4	пункт 27	27. Посадка и высадка пассажиров в автотранспортное средство производится в следующей последовательности:... 1) в микроавтобусах сначала производится высадка, а затем посадка пассажиров; 2) в автобусах, имеющих две двери, высадка пассажиров производится через обе двери, а посадка через заднюю дверь; 3) в автобусах, имеющих три и более дверей, высадка пассажиров производится через все двери, а посадка через все, кроме передней двери.	27. Посадка и высадка пассажиров в автотранспортное средство производится в следующей последовательности: 1) в микроавтобусах сначала производится высадка, а затем посадка пассажиров; 2) в автобусах, имеющих две двери, высадка пассажиров производится через обе двери, а посадка через переднюю дверь; 3) в автобусах, имеющих три и более дверей, посадка и высадка пассажиров производится через все двери.	Для автобусов с тремя дверями ограничение посадки только передней дверью приведет к заторам автобусов на остановке и неудобству пассажиров. Трехдверный автобус длинный (особенно сочлененный) и пассажир к третьей двери вынужден будет пробираться через весь салон, заполненный другими пассажирами. Кроме того, в Алматы терминалы для электронных билетов установлены напротив каждой двери. Опыт одного города, Нур-Султан, нельзя распространять на всю страну.
5	Дополнить пунктом 189-1	Отсутствует	189-1. Признаками факта передачи права на маршрут (маршрутов) третьей стороне является: а) если доход маршрута (маршрутов) не	Без определение признаков передачи право работы на маршрут не работает пункт

			фиксируется в полном объеме как доход перевозчика заключившего договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа; б) если гражданско-правовая ответственность перевозчика перед пассажирами по каждой единице автотранспортных средств, обслуживающий регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа не оформлен на перевозчика заключившего договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа; в) если, регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа осуществляется автобусами или микроавтобусами в иных законных основаниях без соответствующего свидетельства, подтверждающего право обслуживания маршрутов.	Запрещается передачи право работы на маршрут. Определение признаков передачи право на маршрут позволяет установить факт передачи право третьей стороне. Указанные признаки конкретизирует ответственность перевозчика заключившего договор организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.
6	Дополнить пунктом 197-1	Отсутствует	197-1. Наличие документов у водителя автотранспортного средства, осуществляющий нерегулярные перевозки пассажиров: 1) Бортовой журнал; 2) Договор перевозки пассажиров; 3) Маршрут движения, начальный и конечный пункт посадки и высадки пассажиров; 4) Дорожный лист и список пассажиров.	В целях ужесточения требований к безопасности движения и исключения дублирования схемы движения регулярных перевозок пассажиров и багажа.
7	Пункт 200	200. Остановочные пункты при осуществлении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа должны обеспечивать безопасную	200. Остановочные пункты при осуществлении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа должны обеспечивать безопасную посадку и высадку	Необходимо установить расстояние от остановочного пункта и чем больше это

		посадку и высадку пассажиров и не должны совпадать с остановочными пунктами маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа. Остановка автобусов и микроавтобусов, используемых при осуществлении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, на остановочных пунктах маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, а также посадка и высадка на них пассажиров не осуществляется.	пассажиров и пункты посадки и высадки пассажиров не должны быть ближе 150 метров от остановочных пунктов маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа. Запрещается посадка и высадка пассажиров, а также остановка автобусов, микроавтобусов и легковых автомобилей, используемых при осуществлении нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, на остановочных пунктах маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.	расстояние, тем эффективнее будет действовать, потому как термин «не должны совпадать» никак не может оказать влияние на нелегальную перевозку. Нелегальный автобус, микроавтобус или легковой автомобиль остановится в 50-100 метрах от остановки и место посадки и высадки не совпадает с остановочными пунктами регулярных маршрутов. Нелегалы при этом не нарушают закон. Необходимость запрета посадки и высадки пассажиров на остановочных пунктах регулярных маршрутов нелегальными перевозчиками очевидно.
--	--	--	---	---

Приложение 7 к отчету ИР-5

Выписка из Сравнительной таблицы к приказу Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнения 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»»

(ПРЕДЛОЖЕНИЯ КАО)

№	Структурный элемент	Действующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование
1	2	3	4	5
1.	Пункт 11	11. Определение объема сумм, направляемых на субсидирование социально значимых сообщений, производится на каждый маршрут на основе: 1) разницы между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с Методикой и тарифом на социально значимые автомобильные сообщения, установленным местным исполнительным органом; 2) количества ежегодно планируемых к перевозке пассажиров; 3) в случае использования электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях, убытка от выполнения перевозок, определяемого как разница между доходами к получению от количества прогнозируемых перевозок пассажиров и багажа и стоимостью маршрута, определенной в соответствии с главой 4 настоящих Правил, исходя из общего годового пробега автобусов по маршруту (км.).	11. Определение объема сумм, направляемых на субсидирование социально значимых сообщений, производится на каждый маршрут на основе: 1) разницы между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с Методикой и тарифом на социально значимые автомобильные сообщения, установленным местным исполнительным органом; 2) количества ежегодно планируемых к перевозке пассажиров. 3) убытка от выполнения перевозок, определяемого как разница между доходами к получению от количества прогнозируемых перевозок пассажиров и багажа и стоимостью маршрута, определенной в соответствии с главой 4 настоящих Правил, исходя из общего годового пробега автобусов по маршруту (км.).	Конкретизация вопросов определения объема субсидирования при применении механизма по определению стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок.

2.	Пункт 11-1, подпункт 1	Отсутствует.	11-1. В период чрезвычайных ситуаций и действия режима карантинных ограничений субсидирование убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, осуществляется: 1) без пересмотра существующего тарифа, установленного до ввода ограничений на перевозки местным исполнительным органом, на осуществление перевозок пассажиров и багажа;	В период действия чрезвычайного положения в стране повышение или понижение установленных МИО тарифов на проезд нецелесообразно, так как повышение тарифов негативно сказывается на жизнедеятельность населения городов и может привести к социальному взрыву, а снижение тарифов негативно сказывается на деятельность перевозчиков, что может привести к массовым срывам городских перевозок пассажиров.
2.	Пункт 11-1, подпункт 2	Отсутствует.	2) с пересмотром расчетного тарифа на осуществление перевозок пассажиров и багажа с учетом фактически перевезенных пассажиров и с учетом фактических затрат перевозчиков;	В связи с режимом ЧП запрещается или ограничивается передвижение людей без соответствующего разрешения и ограничивается количество пассажиров в салоне

				автобусов, что приводит к резкому снижению пассажиропотока на регулярных автобусных маршрутах. Снижение пассажиропотока повлекло за собой потерю доходов от перевозки пассажиров по сравнению с доходом маршрута (ов) обычного дня до режима ЧП.
3.	Пункт 11-2	Отсутствует	11-2. В период чрезвычайных ситуаций и действия режима карантинных ограничений определение сумм, направляемых на субсидирование убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, осуществляется на основе: 1) расчётного тарифа на перевозку пассажиров, определенных в соответствии с Методикой; 2) фактических значений количества перевезенных пассажиров в период карантинных ограничений (в случае наличия электронного билетирования) или среднего значения количества перевезенных пассажиров за 12 месяцев предыдущего периода (в случае отсутствия электронного	Аналогично обоснованию предыдущей позиции.

			билетирования)».	
3.	Пункт 12	12. 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. В случае использования электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях, объем средств на субсидирование убытков перевозчиков определяется, как разница между доходами к получению от количества планируемых перевозок пассажиров и багажа и стоимостью маршрута, определенной в соответствии с главой 4 настоящих Правил, исходя из общего годового пробега автобусов по маршруту (км.).	12. 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 случае определение стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок, в соответствии с главой 4 настоящих Правил, исходя из общего годового пробега автобусов по маршруту (км.), объем средств на субсидирование убытков перевозчиков определяется, как разница между доходами к получению от количества планируемых перевозок пассажиров и багажа и стоимостью маршрута.	Конкретизация вопросов определения объема субсидирования при применении механизма по определению стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок.
4.	Пункт 14	14. На основании утвержденного бюджета между перевозчиком и местным исполнительным органом заключается Договор о субсидировании социально значимых автомобильных сообщений (далее - Договор), а в случае использования электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях для выплаты субсидий перевозчику, договор заключается между местным исполнительным органом, перевозчиком и уполномоченной организацией, предусматривающий: 1) обязательства сторон определенных	14. На основании суммы, определенной в соответствии с пунктом 11 настоящих Правил, между перевозчиком и местным исполнительным органом заключается Договор о субсидировании социально значимых автомобильных сообщений (далее - Договор), а в случае использования электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях для выплаты субсидий перевозчику, договор заключается между местным исполнительным органом, перевозчиком и уполномоченной организацией,	Договор составляется между перевозчиком и администратором бюджетной программы без участия третьих лиц, имеющих возможность влияния на показатели перевозчика.

	настоящими Правилами; 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) прогнозный совокупный пробег на маршруте (км) за три года в разрезе по годам, в случае использования электронной системы оплаты проезда в городском (сельском) или пригородном сообщениях; 7) обязательство о возврате незаконно полученных субсидий при несоответствии представленных подтверждающих документов.	предусматривающий: 1) обязательства сторон определенных настоящими Правилами; 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) прогнозный совокупный пробег на маршруте (км) за три года в разрезе по годам, при определении стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок, в соответствии с главой 4 настоящих Правил, исходя из общего годового пробега автобусов по маршруту (км.); 7) обязательство о возврате незаконно полученных субсидий при несоответствии представленных подтверждающих документов. 8) обязательство о выплате недополученных субсидий при соответствии с представленными подтверждающими документами.	Конкретизация вопросов определения объема субсидирования при применении механизма по определению стоимости маршрута для осуществления регулярных автобусных перевозок. Для установления «зеркального» обязательства.
--	---	---	---

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

«_____» _____ 202__ 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 взаимоотношений 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 Пассажира 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 Пассажиrom 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 Пассажиrom поездки на наземном транспорте Перевозчика, путем приобретения/пополнения ТК, неосуществленные Перевозчиком по основаниям не связанным с неисполнением им своих обязательств перед Пассажиrom (например: утеря Пассажиrom 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 обеспечение работоспособности 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 договору Оператор за собственный счет оснащает наземный транспорт Перевозчика оборудованием АСУОП для применения транспортного приложения транспортной карты.

Перевозчик, возлагая на себя обязанности перед Пассажирами, обязуется осуществлять пассажирские перевозки собственным наземным транспортом, оснащенным оборудованием 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 настоящему Договору), а также, по необходимости, в период действия настоящего Договора, составляют инструкции и прочие документы, которые могут быть востребованы в рамках исполнения настоящего Договора.

1. 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 исполнения своих 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 информацию о 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 снижении 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 Информацию для осуществления 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 Пассажирах 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 Пассажирах 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 рефинансирования 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 демонтажу наземного 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. 2.23 настоящего 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, что не 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.
1. Приложение № 3 – Транспортное приложение общественного наземного транспорта и транспортные карты.
2. Приложение №5 – Регламент работы КРС и его взаимодействия с Перевозчиком
3. Приложение №6 – Регламент работы Сервисной службы и порядок взаимодействия с Перевозчиком

Оператор

Перевозчик

Реквизиты:

_____/_____/

_____/_____/

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 Процессинговом 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 за Отчетным, 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:

_____(_____)
МП

Перевозчик:

_____(_____)
МП

Форма информации о контактных данных уполномоченных лиц

Дата _____

Направляем Вам контактную информацию лиц, уполномоченных для проведения электронного документооборота, от имени Сторона _____

Ф.И.О.	Должность	Контактный телефон	E-mail	Факс

Руководитель

расшифровка подписи

МП

Форму утверждаем:

Оператор:

Перевозчик:

_____ (_____)

_____ (_____)

МП

МП

Форма сопроводительного письма при обмене информацией

Дата _____

Направляем Вам данные *назначение информации, например: о перевозках пассажиров по транспортным картам, данные о реализованных/активированных транспортных картах*

с _____ по _____

№п/п	Имя файла	Количество записей

Уполномоченное лицо

расшифровка подписи

Форму утверждаем:

Оператор:**Перевозчик:**

_____(_____)

_____(_____)

МП

МП

**Форма письма для сообщения адреса электронной
почты, необходимого для обмена данными**

Дата _____

Направляем Вам контактные данные, используемые _____ Сторона
для обмена данными между *Оператором* и *Перевозчиком*.

Адрес электронной почты:

Факс:

Почтовый адрес:

Телефон (для справок):

Руководитель

расшифровка подписи

МП

Форму утверждаем:

Оператор:

_____(_____)

МП

Перевозчик:

_____(_____)

МП

Форма Акта обмена данными за предыдущий Отчетный период
(декада/месяц) за _____ 202__ 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:

Перевозчик:

_____ (_____)

_____ (_____)

МП

МП

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

к Договору № _____ от _____ 202__ 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.

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

Проект типового договора ЦДС

Договор № _____

О сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта

г. _____ » _____ 202__ 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») о нижеследующем:

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 соблюдения 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 отключении оборудования 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 18-00 ч. Текущего дня за предыдущий день, согласно установленной формы, за исключением выходных и праздничных дней, по которым информация должна предоставляться в первый рабочий день до 18.00 ч.

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 _____
---	---

**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**

«_____»

**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

а. 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.

б. 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.

с. Приказом определяет меры воздействия на водителей за нарушения движения и невыполнение распоряжений диспетчера ЦДС Организации.

д. 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.

е. 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).

а. Практическая помощь диспетчерам ЦДС Организации в устранении причин, мешающих бесперебойному движению по маршруту.

б. обеспечении оперативного выполнения начальниками автоколонн и диспетчерами по выпуску всех распоряжений со стороны диспетчеров ЦДС Организации для организации управления движением подвижного состава на маршруте.

с. Своевременное предоставление ответов на жалобы от пассажиров на работу общественного транспорта и письменные уведомления по всем видам нарушений, направленных от ЦДС в адрес предприятия

д. 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.

е. Обеспечение бесперебойной работоспособности оборудования «помощник-водителя» в течении всего рабочего дня.

ф. В случае самовольного отключения водителем оборудования «помощник-водителя», незамедлительно принимать меры по восстановлению работоспособности оборудования.

г. При систематических самовольных отключениях принимать меры дисциплинарного и административного воздействия на водителя.

х. Обязать диспетчеров предприятия проводить мониторинг по отключенному оборудованию и своевременной подаче заявок в отдел эксплуатации Организации.

и. Ознакомить с регламентом диспетчеров по выпуску и осуществлять контроль за его выполнением.

й. Проводить работу с начальниками автоколонн по вопросу ознакомления вновь прибывших водителей с данным регламентом по пункту (6).

3. Отдел эксплуатации.

а. Ежедневное до 22-00 текущего дня предоставление в ЦДС Организации Наряда выпуска по каждому маршруту на следующий день в электронной форме (Приложение №2).

б. В случае произошедших изменений в наряде, оперативно предоставить информацию о внесенных изменениях до выхода подвижного состава на линию.

с. 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 выпуск и в течении дня, с указанием причин замены, заменяемых водителей 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

- а. Постоянная доступность по связи с диспетчерами ЦДС для обеспечения оперативности в устранении возникающих проблем на маршруте.
- б. 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.
- с. Своевременное воздействие на водителей, нарушающих работу на линии.
- д. Обеспечение помощи на линии и на выпуске со стороны бригадиров и звеньевых.
- е. Обеспечение выхода водителей на выпуск без опозданий и строгого соблюдения выезда на начальную конечную станцию по наряду.
- ф. Доведение до всего водительского состава о мерах воздействия на нарушителей.
- г. 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 наущения.

6. Водитель.

- а. Водитель обязан работать по утвержденной схеме маршрута и соблюдать график движения.
- б. 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.
- с. Взаимодействия водителя и диспетчеров ЦДС Организации осуществляются с помощью оборудования «помощник -водителя», с записью всех переговоров
- д. Водитель на основании «Памятки водителя» использует оборудование «помощник -водителя».
- е. Диспетчер ЦДС Организации дает указания водителю через звуковой блок оборудования «помощник -водителя», на которые водитель в обязательном порядке должен ответить.
- ф. Обязательное выполнение расписания при работе на маршруте, и выполнение распоряжений диспетчера ЦДУ по регулировке интервала движения.
- г. Не допускать необоснованных простоев на конечных и промежуточных остановочных пунктах .
- х. 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 случаях, 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. Информировывает Перевозчика обо всех выявленных нарушениях (отклонении от расписания, опозданиях, простоях, отключении оборудования «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

ТОО «_____»

Перевозчик

ТОО «_____»

**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
 «_____»

**к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения,
контроля и управления работы пассажирского транспорта**

№ _____ от _____ 202__ 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
ТОО « _____ »

Перевозчик
ТОО « _____ »

**к Договору о сотрудничестве в рамках диспетчерского сопровождения,
контроля и управления работы пассажирского транспорта**

№ _____ от _____ 202__ 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 по интервально. 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
ТОО
« _____ »

Перевозчик
ТОО « _____ »

Ответы на анкеты по проблемам пассажирских перевозок

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ
организаций пассажирских автобусных перевозок города Алматы Дата 15.06.2020

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	План – 1560 ед. до карантина, во время карантина – 980 ед.	Графики рабочего дня
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	20 перевозчиков	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	Плюсы: Безналичный расчет пассажиров, практически весь нал стал белым доходность поднялась Минусы: Система контроля на линии неэффективна. Много «зайчиков», а для принятия мер требует много времени и сил, что невыгодно для перевозчиков. При выявлении безбилетного пассажира штраф может выписать только сотрудники полиции, время затраченное на вызов и оформление может занять от 30 до 2-х часов, соответственно пострадает перевозчик так как не выполнит рейс. Сеть розничной торговли эл.карты не развита, очень мало пунктов продажи. Человеческий фактор до сих пор не исключен, имея карту на руках пассажиры не хотят платить за проезд, в общем это около 10-15 % потери доходов. Карта для иногородних пассажиров (1поездка) получается дорогим 600 тг, из них 80 тенге 1 поездка остальное на обслуживание карты -520 тенге	

4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	Безналичный расчет оплата карточками	
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	Плюсы: увеличение доходности предприятия, соответственно и выплата налогов Минусы:	
6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования ?	В субсидировании всегда отказывали ссылаясь на черный рынок пассажирского транспорта, хотя несколько раз проводились налоговые проверки, которые показывали что перевозчики убыточные. В связи с этим перевозчики взяли в свои руки доходную часть предприятия, поставили цель показать прозрачность. В 2009 году в городе Алматы были введены проездные билеты всех видов, при распределении дохода от проездных билетов основным критерием было ежедневный доход с маршрута. Чем больше доход предприятия, тем больше они получают денежные средства с продажи проездных билетов, которые распределялись пропорционально между перевозчиками. В 2014 году перевозчики предложили электронное билетирование пассажиров, тем самым показать легализовать доход перевозчика.	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	Трудность в работе местного исполнительного органа, очень долго рассматривают те или иные документы, бюрократическая волокита при утверждении тарифа и прочих вопросов, нехватка квалифицированного персонала водителей, слесарей и т.д., отсутствие оборудованных конечных остановок нет условий санитарно-гигиенических на остановках.	
8.	Что является причинами этих проблем? <i>Опишите кратко перечень проблем пассажирского</i>	Отсутствие квалифицированных кадров в УГМ (управление городской мобильности)	

	<i>автотранспорта вашего города</i>		
9.	Какие пути решения Вы предлагаете? <i>Опишите кратко «Пути решения – Проблемы»</i>		
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>	Сравнительная таблица ниже Субсидии были выплачены перевозчикам в 2011 году 1,1 млрд тенге С 2016 года получаем субсидии только с условием на новые автобусы	
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>		
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?	Несвоевременная корректировка со стороны УГМ	
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	В правила субсидирования надо включить пункт, в случае ЧП и ЧС , карантина субсидирование прямых затрат	
14.	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	Электронное билетирование Онай, но с учетом выявленных в процессе работы минусов	
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	Работали по выходу воскресного дня, с 6.00 до 19.00, пассажиропоток упал на 80% Автопарки работали нормально в соответствии с указанием МИО.	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Снижение пассажиропотока привело к 80% падению доходов перевозчиков, где то и полной остановки предприятия. Нехватка водителей, денежных средств на приобретение гсм, запчастей и выплаты зарплаты. БВУ не производит отсрочку платежей в период ЧП	
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Фактически никакой, в мае с горем пополам получили дизтопливо на 15 дней	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	Оказание высокого уровня обслуживания маршрутов, прозрачность получения доходов,	

		соблюдения водителями единого правила по обслуживанию пассажиров	
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?	Нет	
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Нет	
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Нет	
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)	Нет	
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	Надо узаконить междугородние перевозки, так как с территории города Алматы в разных направлениях работают по мимо автовокзалов, с базаров маршруты.	
24	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.		

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ
организаций пассажирских междугородных и международных автобусных перевозок

город Алматы

Дата 01.07.2020 г.

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	-	
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	-	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	<i>Плюсы:</i> <i>Минусы:</i>	
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	-	
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорт	<i>Плюсы:</i> <i>Минусы:</i>	
6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования ?	-	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	-	
8.	Что является причинами этих проблем?	-	
9.	Какие пути решения Вы предлагаете?	-	
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы?(укажите в процентном соотношении)	-	
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году? (укажите в процентном соотношении)	-	
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?	-	
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	-	

14.	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	-	
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	-	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	-	
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	-	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	-	
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?	-	
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	-	
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	+	
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)	1. Рассмотреть вопрос о субсидировании перевозки льготных пассажиров на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров	
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	Считаю необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров	
24.	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.	1. Самая актуальная и серьезная проблема – это нелегальные пассажирские перевозки, которые отнимают у добросовестных перевозчиков их престиж и деньги. Граждане не видят разницу между легальными и нелегальными перевозчиками. При незаконной перевозке пассажиров, клиент может не получить комплексную услугу, которая	

		предусматривается в договоре страхования. Соответственно, люди не могут в дальнейшем передвигаться и попасть в нужное им место. 2. На Законодательном уровне решать вопрос с так называемыми такси по вызову «Индрайвер» . Мы считаем, что это возможно . 3.
--	--	---

Президент Ассоциации

И.Жайсанова

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ
организаций пассажирских автобусных перевозок

Город Караганда

Область Карагандинская

Дата 05.07.2020

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	Ежедневный плановый график – 490 автобусов.	
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	9 перевозчиков, из них 2 специализированные пассажирские автотранспортные предприятия (100 % обслуживает маршруты собственным автобусом) и 7 субъектов предпринимательства, обслуживающие маршруты в иных законных основаниях, т.е. путем аренды автобусов.	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	В Караганде электронное билетирование разрабатывается почти 2 года. Поэтому о преимуществе и недостатках этой системы мы пока на практике не испытали. Чисто теоретически - это увеличение доходной части, прозрачность получения доходов и трафик пассажиров в разрезе категории пассажиров, направлении и времени.	<i>Отсутствует механизм определения размера услуг Оператора.</i>
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	У двух перевозчиков действует билетно учётная система и система контроль получения доходов, где действуют служба линейного контроля и система мотивации.	
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	Плюсы: Рост доходов, выплаты налоговых отчислений, укрепление дисциплины, повышения качества транспортных услуг; Минусы: а)отсутствие единой системы контроля в городе снижает эффективность работы отдельных предприятий. б) дополнительные расходы на штатную численность контролеров при отсутствии рентабельности перевозок.	

6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования ?	Выдача пассажирам разовых билетов, вести учёт проданных билетов и системно проводит контроль на линии. Это требует дополнительных расходов и поэтому вопросы полного субсидирования убытков и здесь тоже является актуальным.	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	Нехватка профессиональных водителей автобусов, Не квалифицированный подход к вопросам ПАТ в МИО, отсутствие субсидирование убытков, тарифы не утверждается от 6-10 месяцев, нечестная конкуренция, нелегальная перевозка, низкая зар.плата водителей, плохая дорога, отсутствие санитарно-гигиенических пунктов в конечных пунктах маршрутов, ...	
8.	Что является причинами этих проблем? <i>Опишите кратко перечень проблем пассажирского автотранспорта вашего города</i>	Низкий уровень управления пассажирским автотранспортом, отсутствие квалифицированных кадров в местных исполнительных органах, отсутствие ответственности за невыполнение законодательства по субсидированию убытков перевозчиков и целом в сфере автотранспорта.	
9.	Какие пути решения Вы предлагаете? <i>Опишите кратко «Пути решения – Проблемы»</i>	Утверждения необходимой суммы в бюджете – Субсидирования убытков; Ответственность руководителей местных исполнительных органов – Отсутствие средств в бюджете для субсидирования убытков; Повысить зар.плату водителей, подготовка водителей – Отсутствие профессиональных водителей; Переподготовка и повышения квалификаций кадров – Отсутствие квалифицированных кадров ;	
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы?(укажите в процентном соотношении)	2010 - 0 % 2011 - 0 % 2012 - 0 % 2013 - 0 % 2014 - 0 % 2015 - 0 %	<i>Отчеты ежемесячно сдаются в местные исполнительные органы</i>

		2016 - 0 % 2017 - 0 % 2018 - 10 % 2019 - 20 %	
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году? (укажите в процентном соотношении)	В пределах 20-30 %	<i>Отчеты ежемесячно были сданы в местные исполнительные органы</i>
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?	Отсутствие контроля со стороны высшего исполнительного органа. Отсутствие ответственности руководителей МИО за невыполнение законодательство по субсидированию убытков;. Пассажирский автотранспорт как сфера экономики воспринимается по остаточному принципу.	
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	Ежеквартальный контроль со стороны Правительства РК; Мониторинг проводит центральный уполномоченный орган на основании данных общественных объединений автотранспортников; Внесение изменение и дополнение в КоАП РК касательно ответственности руководителей местных исполнительных органов за невыполнение Закона РК «Об автомобильном транспорте» и в Правила субсидирования убытков ..	
14	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	Обеспечение прозрачности получение доходов путем ввода билетно-учётной системы и системы контроля получение доходов; Противодействие дорожно-транспортному травматизму путем ввода системы «Учёт-Контроль- Анализ и Профилактика».	
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	Пассажирский автотранспорт работал в соответствии с распоряжением МИО, которые не приняли соответствующие меры по снижению затрат в зависимости от пасспотока,	

		поскольку гос.учреждения и др.субъекты переходили на удаленный режим работы.	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Доходы резко снизились, а затраты на перевозку пассажиров даже увеличились по сравнению с обычными днями до ЧП, поскольку перевозчики приобретали дезинфицирующие материалы и несли дополнительные затраты.	
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Практически никакой поддержки не было оказано ни со стороны МИО и Правительства РК.	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	Высокий уровень организации пассажирского автотранспорта, честная конкуренция на маршруте, прозрачность получения доходов, соблюдения водителями и кондукторами единого правила по обслуживанию пассажиров, высокий уровень качества услуг населению, функционирование обратной связи.	
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?	Нам неизвестно об этом.	
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Не известно	
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Не принимали участие;	
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)		
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую		

	систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	Да.	
24	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.	Необходимо внести изменение и дополнение в нормативные акты, регламентирующие вопросы междугородней перевозки и работы автостанций и автовокзалов и пунктов обслуживания пассажиров.	

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ
организаций пассажирских автобусных перевозок

Город Петропавловск Область Северо-Казахстанская область Дата 01.07.2020 г.

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	Ежедневный плановый график – 204 автобусов	
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	10 перевозчиков	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	Пока не введено электронное билетирование	
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	2- вариант: У двух перевозчиков действует билетно учётная система и контроль на линии.	
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	Плюсы: Увеличение доходов, выплаты налоговых отчислений, укрепление дисциплины, ...	
6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования?	Выдача пассажирам разовые билеты, вести учёт проданных билетов и проводит контроль на линии. Это требует дополнительных расходов и поэтому вопросы полного субсидирования убытков и здесь тоже является необходимым.	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	Нехватка профессиональных водителей автобусов, отсутствие субсидирование убытков, тарифы не утверждается долгое время,	

		нечестная конкуренция, нелегальная перевозка, низкая зар.плата водителей, плохая дорога, отсутствие санитарно-гигиенических пунктов в конечных пунктах маршрутов.	
8.	Что является причинами этих проблем? <i>Опишите кратко перечень проблем пассажирского автотранспорта вашего города</i>	Низкий уровень управления пассажирским автотранспортом, отсутствие квалифицированных кадров в местных исполнительных органах, отсутствие ответственности за невыполнение законодательства по субсидированию убытков перевозчиков, низкий тариф.	
9.	Какие пути решения Вы предлагаете? <i>Опишите кратко «Пути решения – Проблемы»</i>	Субсидирования убытков;	
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>	2010 - 0% 2011 - 0 % 2012 - 0% 2013 - 0% 2014 - 0% 2015 - 0% 2016 - 0% 2017 - 0% 2018 - 0 % 2019 - 0 %	<i>Отчеты ежемесячно были сданы в местные исполнительные органы</i>
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>	Январь - 0 Февраль – 0 Март – 0 Апрель – 0 Май –0	<i>Отчеты ежемесячно были сданы в местные исполнительные органы</i>
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?	Пассажирский автотранспорт как сфера экономики принимается по остаточному принципу.	

13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	Ежеквартальный контроль со стороны Правительства РК; Мониторинг проводит общественные объединения автотранспортников; Внесение изменений и дополнение в КоАП РК касательно ответственности руководителей местных исполнительных органов за невыполнение Закона РК «Об автомобильном транспорте»;	
14	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	Положительный опыт отсутствует. Особо ничем не отличаемся.	
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	Работали также как и в обычные дни, но из-за снижения потока пассажиров резко упали доходы маршрутов. Потом полностью остановилось движение автобусов.	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Доходы резко снизились, а затраты на перевозку пассажиров остались такими же как в обычные дни. Общие расходы увеличились, поскольку перевозчики приобретали дезинфицирующие материалы и несли дополнительные затраты.	
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	1-вариант: Практически никакой поддержки не было оказано.	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	Высокий уровень организации пассажирского автотранспорта, честная конкуренция на маршруте, прозрачность получения доходов, соблюдения водителями и	

		кондукторами единого правила по обслуживанию пассажиров, высокий уровень качества услуг населению, функционирование обратной связи,	
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?	1-вариант: Нам неизвестно об этом. 2 -вариант: Принято.	
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?		
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Вариант: Принимал.	
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)		
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	1 –вариант: Да. 2-1 вариант: Нет	
24	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.		

Опросный лист
организации пассажирских автобусных перевозок
 город Талдыкорган , область Алматинская , дата 15 августа 2020 года

№	Вопрос	Ответ
1.	Ежедневный плановый выпуск автобусов на линию	190 единиц
2.	Количество перевозчиков	7
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	Внедрение электронного билетирования планируется во 2-ой декаде августа 2020 года, по данным пресс-секретаря Акима города Талдыкорган
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	Билетно-учетная система не введена, билеты рулонами висят в автобусе, кому надо те себе отрывают
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	Плюсы: Увеличение доходной части, прозрачность и укрепление дисциплины Минусы: Расходы на контроллеров
6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования ?	Выдача пассажирских разовых билетов, учет проданных билетов и контроль, если говорить про субсидирование, городским акиматом проводилось обследование с целью уточнения убытков перевозчиков, по данным городских перевозчиков, перевозка одного пассажира им обходиться 112 тенге, а по результатам проведенного обследования получилось 59 тенге, а весь сыр-бор получился из-за того, что Акимат области в порядке покрытия убытков перевозчиков в сумме 2 млрд. тенге заложил на приобретение автобусов городским перевозчикам комфортабельных, средних и больших вместимостей, производства «Сарыарка автопром», согласовали дизайн и логотип Алматинской области, в итоге перевозчики воспротивились, сославшись на то, что потом им якобы придется платить НДС, из-за несвоевременного освоения эти средства обратно бюджет республики отозвал.
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский	Нехватка как и везде квалифицированных водительских кадров, низкая

	автотранспорт вашего города?	зар.плата и плохая дорога
10	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>	с 2010 год если не ошибаюсь городским перевозчикам ежегодно из городского бюджета выделяется 250 млн.тенге и эта сумма ежегодно повышается на 50 млн.тенге в данное время эта сумма составляет 550 млн.тенге, добавьте сюда деньги за перевозку школьников, хотя город у нас маленький, компактный, школы расположены в шаговой доступности, помимо этого в этом году для перевозки школьников по линии Управления народного образования закуплены 71 автобус из города Семей.
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	В период особого карантинного режима у нас в городе автобусы ходили с 06-00 до 10-00 и после обеда с 16-00 до 21-00
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Снижение доходов, расходы на дезинфекцию и расходные материалы
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Никакой
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	Высокий уровень оказания услуг населению
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)	Большую тревогу вызывает общее техническое состояние автобусов обслуживающих регулярные междугородные межобластные сообщения, у наших перевозчиков нет возможности для обновления подвижного состава, полное отсутствие субсидирования внутриобластных маршрутов, хотя все расчеты нашими перевозчиками были предоставлены в МИО в срок, в данное время у нас в области Акимом области принят План по развитию пассажирского транспорта в

		Алматинской области на 2020-23 годы, но ни один пункт этого Плана не выполняется, за исключением открытия Пунктов обслуживания пассажиров, хотя и это не заслуга работников МИО
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	Да
24.	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.	Для искоренения почаще проводить рейдовые мероприятия совместно с работниками МИО, инспекции транспортного контроля, налоговой инспекции и сотрудниками ДПС

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ
организаций пассажирских автобусных перевозок

Город Уральск Западно Казахстанская область

Дата: 9 июня 2020 года

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	Ежедневный график-320 автобусов и 100 микроавтобусов	
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	6 (шесть) ТОО	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	В регионе система электронного билетирования не внедрена	Необходимость в внедрении есть. Только без посредников. Операторы ЭСБ запрашивают до 8-10 процентов транзакции.
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	Учет реализованных бумажных билетов	Организатор перевозок должен оборудовать салоны автобусов терминалами, считывающие карты любого банка. Деньги без посредника должны уходить на расчетные счета перевозчика, чьим автобусом пользовался пассажир. И тогда только можно добиться прозрачности доходов, о которой беспокоится именно Организатор.

5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	Плюсы: себестоимость бумажных билетов низкая. Минусы: нет прозрачности выручки от реализаций бумажных билетов. Некоторая часть выручки уходит в карман водителя.	Применение ЭСБ нужно как перевозчику, так и Организатору, чтобы иметь реальную картину пополнения счетов перевозчика и вести предметный разговор по теме субсидирования.
6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования ?	Только установлением плана для каждого маршрута, после изучения самим предприятием пассажиропотока.	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	1. Нехватка водителей. 2. Субсидирование убытков не в полном объеме; 3. Волокита со стороны mio при рассмотрении тарифов; 4. Устаревшая законодательная база, где не раскрыты такие понятия, как передача маршрутов третьим лицам, ответственность mio за не исполнения своих обязанностей по субсидированию, одностороннему изменению режима работы маршрутов и т.д. Учитывая реалии нынешнего времени из-за пандемии COVID 19, необходимо разработать раздел в законе, расписывающий права и обязанности двух сторон.	1. необходимо пересмотреть выдачу категорий «Д». По нынешним меркам, чтобы стать водителем автобуса, человеку должно стукнуть не менее 26 лет. К этому возрасту он уже определится с выбором профессии; 2. Субсидирование вести в полном объеме. Без полного субсидирования не будут возможности у перевозчиков для обновления парков при низких тарифах; 3. Законодательно утвердить ежегодное рассмотрение и

			утверждение тарифов в четвертом квартале на следующий календарный год. Пока не будут прописаны поэтапные действия м.о. в каких - нибудь нормативно-правовых актах, волокита будет продолжаться;
8.	Что является причинами этих проблем? <i>Опишите кратко перечень проблем пассажирского автотранспорта вашего города</i>	1.Отсутствие комплексной схемы развития пассажирского транспорта; 2.Низкий уровень управления пассажирскими перевозками;	1.Разработка и утверждение комплексной схемы развития пассажирского транспорта и проекта организации дорожного движения находятся в компетенции местных исполнительных и представительных органов области. В практике этими вопросами область не занимается. 2.Текущее кадровое и вследствие их некомпетентность в вопросах организации пассажирских перевозок.
9.	Какие пути решения Вы предлагаете? <i>Опишите кратко «Пути решения – Проблемы»</i>	1.Разработкой и утверждением комплексной схемы развития пассажирского транспорта и проекта организации дорожного движения должны заниматься местные	1.Внести изменения в ст.14 закона РК «Об автомобильном транспорте»; 2.В практике,

		представительные и исполнительные органы района (города областного значения); 2.Контроль за исполнением двухсторонних договорных обязательств необходимо передать Союзам, Ассоциациям или другим общественным структурам; Нельзя одному только субъекту и организовать и контролировать процесс перевозок. Любой орган сам себя никогда не будет контролировать, потому что он всегда прав. Тут пахивают коррупционными издержками;	Организатор перевозок контролирует только исполнения обязательств Перевозчика. А самого Организатора Организатор никогда не будет контролировать, находя разные отписки и т.д.
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>	2017 – 1.5% 2018- 4.8% 2019- 5.7%	
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году? <i>(укажите в процентном соотношении)</i>	За 6 месяцев 2020 года убытки субсидированы на 25 %. Если во втором полугодии не добавят, то годовой показатель будет в пределах 12.5%. Но надеюсь на лучшее.	
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?	Остаточный принцип. Все зависит от первого руководителя области. Пассажирский транспорт всерьез ими не воспринимался.	
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	Повысить ответственность mio в соблюдении требований законодательных актов в сфере пассажирского транспорта.	Пересмотреть законы и другие НПА
14	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можнорекомендовать в другие регионы?	Особого, отличительного опыта нет. Как и все.	

15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	Разные варианты: сокращение графиков, полная остановка, разрывные графики;	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Со стороны проверяющих органов по соблюдению ограничительных мер, когда поголовно начали проверять наполняемость салонов, наличие масок у пассажиров. При обнаружении нарушении накладывая штрафы именно руководителю перевозчика, а не пассажиру. (так им выгоднее)	Разумеется, доходы автопарков снизились в разы. Увеличились непредвиденные расходы на покупку СИЗ, неоднократную обработку салонов автобусов дезинфекционными средствами, нанимая для этой работы работников.
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Первый месяц карантина ежедневно автобусы после смены обрабатывались дезинфекционными средствами силами города. Потом вернули самим перевозчикам. Средства видимо закончились. Упущенная выручка не компенсировалась. Постпандемический период грозит транспортным коллапсом, если со стороны власти не предпримется финансовая поддержка в виде увеличения объема субсидирования.	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	1.Повышение уровня организации перевозок; 2.Субсидирование убытков ежемесячно; 3.Улучшение предоставляемых услуг;	
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?	Неизвестно	
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие	Неизвестно	

	пассажирского автотранспорта Вашего города?		
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Нет	
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)	Верховенство действующего законодательства	
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	Не задумывался	
24	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.	Введение карантинного режима предусматривает полный запрет, законодательно определив пути и источники финансирования автопарков вне зависимости от пассажиропотока.	

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ

организаций пассажирских автобусных перевозок

Город **Павлодар**

Область **Павлодарская**

Дата **01 июля 2020 года**

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	<i>Ежедневный плановый график – 365 автобусов</i>	
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	<i>7 перевозчиков</i>	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	<i>Плюсы: улучшить качество обслуживания населения; иметь перевозчикам полную достоверную детализацию получаемых компенсаций, дотаций и субсидий; возможность ведения более гибкой тарифной политики.</i> <i>Минусы: дополнительная финансовая нагрузка на приобретение оборудования; большой процент отчисления оператору за техническое сопровождение (7-10%)</i>	
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского транспорта вашего города?	<i>Билетно учетная система введена не во всех пассажирских фирмах</i>	
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	<i>Плюсы: Увеличение доходов, выплаты налоговых отчислений, укрепление дисциплины</i> <i>Минусы: Дополнительные расходы на штатную численность контролеров и на покупку разовых проездных билетов</i>	

6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования?	<i>Выдача пассажирам разовых билетов, вести учет проданных билетов и проводить контроль на линии. Это требует дополнительных расходов и поэтому вопросы полного субсидирования убытков и здесь тоже является необходимым</i>	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	<i>Нехватка профессиональных водителей автобусов, отсутствие субсидирования убытков, расходы по возмещению затрат по перевозке льготных категорий граждан перевозчикам возмещается не более чем на 25% Тариф 80 тенге утвержденный 01.12.2017 года требует корректировки</i>	
8.	Что является причинами этих проблем?	<i>Низкий уровень управления пассажирским автотранспортом, отсутствие квалифицированных кадров в местных исполнительных органах, отсутствие ответственности за невыполнение законодательства по субсидированию убытков перевозчиков и льготного проезда отдельных категорий граждан</i>	
9.	Какие пути решения Вы предлагаете?	<i>Утверждение необходимой суммы из бюджета по субсидированию убытка социально значимых маршрутов; возмещение затрат за перевозку льготных категорий граждан; ответственность руководителей местных исполнительных органов за неисполнение законодательных актов РК в части субсидирования, дотации пассажирских перевозок; организация обучения и переподготовки водительских кадров</i>	
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010 –	<i>Не осуществлялась</i>	

	2019 годы?		
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году?	<i>Не осуществляется . расчеты отправлены в феврале месяце 2020 года</i>	
12.	Что является причинами отсутствия субсидирования убытков?	<i>Отсутствие за невыполнение законодательства по субсидированию убытков ответственности руководителей местных исполнительных органов. Пассажирский автотранспорт как сфера экономики принимается по остаточному принципу</i>	
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию?	<i>Ежеквартальный контроль со стороны Правительства РК; Мониторинг проводит общественное объединение автотранспортников; Внесение изменения и дополнения в КоАП РК касательно ответственности руководителей местных исполнительных органов за невыполнение Закона РК «Об автомобильном транспорте»</i>	
14.	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	<i>Особо ничем не отличаемся</i>	
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	<i>Работали также, как и в обычные дни, но из-за снижения потока пассажиров резко упали доходы маршрутов. Потом с 13.04.2020 по 12.05.2020 года полностью остановилось движение автобусов</i>	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	<i>Доходы резко снизились, а затраты на перевозку пассажиров остались такими же как и в обычные дни. Общие расходы увеличились, поскольку перевозчики приобретали дезинфицирующие материалы и несли дополнительные затраты</i>	

17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	<i>Практически никакой поддержки не было</i>	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	<i>Высокий уровень организации пассажирского автотранспорта, честная конкуренция на маршруте, прозрачность получения доходов, соблюдение водителями и кондукторами единого правила по обслуживанию пассажиров, высокий уровень качества услуг населению, функционирование обратной связи.</i>	
19.	Принята ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта вашего города?	<i>Не принята</i>	
20.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развития пассажирского автотранспорта вашего города?	<i>Не принимал участия</i>	

Президент ассоциации «Павлодарский областной союз транспортников»

Рудаков В.Д.

ОПРОСНЫЙ ЛИСТ

организаций пассажирских автобусных перевозок

Город Шымкент
14-08-2020

Дата

№	Вопросы	Ответы	Примечание
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов вашего города	928	
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	22	
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	Электронное билетирование не введено	
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	Билетный учет.	
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов пассажирского автотранспорта	Минусы: Дополнительные расходы на штатную численность контролеров и на покупку разовых проездных билетов.	
6.	Как вы предлагаете обеспечить прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города до введения электронного билетирования ?	Выдавать и вести учет проданных билетов и проводить контроль на линию Необходимо полное субсидирование убытков..	
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт вашего города?	Нехватка профессиональных водителей автобусов, отсутствие субсидирование убытков.	

8.	Что является причинами этих проблем? <i>Опишите кратко перечень проблем пассажирского автотранспорта вашего города</i>	Отсутствие квалифицированных кадров в местных исполнительных органах, отсутствие ответственности за невыполнение законодательства по субсидированию убытков перевозчиков, отсутствие выверенной программы развития и поэтапных механизмов.	
9.	Какие пути решения Вы предлагаете? <i>Опишите кратко «Пути решения – Проблемы»</i>	Утверждение необходимой суммы в бюджете – Субсидирование убытков; Ответственность руководителей МИО-Отсутствие средств в бюджете для субсидирования убытков; Повысить зар.плату водителей, подготовка водителей – Отсутствие профессиональных водителей; Переподготовка и повышения квалификаций кадров – Отсутствие квалифицированных кадров;	
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы?(укажите в процентном соотношении)	Субсидирование не проводилось.	
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году?(укажите в процентном соотношении)	Субсидирование не проводилось.	
12.	Что является причинами отсутствия или незначительного субсидирования убытков?	Отсутствие контроля со стороны высшего исполнительного органа. Отсутствие ответственности за невыполнение законодательства по субсидированию убытков ответственности руководителей МИО в КоАП РК.Пассажирский автотранспорт как сфера экономики принимается по остаточному принципу.	
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	Ежеквартальный контроль со стороны Правительства РК.	

		Мониторинг проводит Комитет транспорта совместно с общественными объединениями автотранспортников. Внести изменение и дополнение в КоАП РК касательно ответственности руководителей МИО за невыполнение Закона РК «Об автомобильном автотранспорте»; Внести изменение в Правила субсидирования убытков ...» в частности договор между перевозчиком и МИО заключается на основании суммы, определенной из разницы между расчетным тарифом и тарифом, утвержденной МИО, а не на основании утвержденного бюджета.	
14	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	Особо ничем не отличается.	
15.	Как работал пассажирский автотранспорт вашего города в режиме чрезвычайного положения?	Работали в соответствии с распоряжением МИО и постановлением главного санитарного врача региона. Также как и в обычные дни, но из-за снижения потока пассажиров резко упали доходы маршрутов. В выходные дни вовсе пассажирские перевозки в городе остановлены.	
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Доходы резко снизились, а затраты на перевозку пассажиров остались такими же как в обычные дни. Общие расходы увеличились, поскольку перевозчики приобретали дезинфицирующие материалы и несли дополнительные затраты.	
17.	Какую конкретную помощь или поддержку получил пассажирский автотранспорт от государственных органов в период чрезвычайного режима и пост пандемический период?	Никакой практической помощи не было оказано.	
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	Высокий уровень организации пассажирского автотранспорта, честная конкуренция на маршруте, прозрачность получения доходов, соблюдения	

		водителями и кондукторами единого правила по обслуживанию пассажиров, высокий уровень качества услуг населению, функционирование обратной связи.	
19.	Принято ли региональная программа развития пассажирского автотранспорта Вашего города?	Принято, но не работает.	
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	Оптимизация схем движения пассажирского транспорта города.	
21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развитие пассажирского автотранспорта Вашего города?	---	
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)	---	
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров (по аналогии с системой продажи авиа и ж/д билетов).	----	
24	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном внутриреспубликанском и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.	----	

Председатель ОЮЛ в форме АССОЦИАЦИИ «ЮЖАВТОТРАНС»
Каюпов

Дархан

Свод информации по опросу парков и ассоциаций перевозчиков

№	Вопросы	Ответы
1.	Укажите количество ежедневных плановых графиков/автобусов внутригородских маршрутов	Ежедневно на городские маршруты выезжают от 50 до 1600 ед.автобусов в зависимости от численности население в городах
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты вашего города?	Опрос показал, что количество перевозчиков составляет от 5 до 30 хозяйствующих субъектов, занятых во внутригородских регулярных маршрутах.
3.	Опишите плюсы и минусы электронного билетирования вашего города	Плюсы: Увеличение доходности маршрутов Минусы: Не обеспечивается полный сбор доходности маршрутов; Неэффективный контроль оплаты пассажиров за проезд; Недостаточность числа пунктов для розничной продажи эл.карт;
4.	Как обеспечивается прозрачность доходов пассажирского автотранспорта вашего города?	В г.г. Алматы и Нур-Султан прозрачность обеспечивается ЭБ. В других регионах прозрачность доходов обеспечивается по разному и относится к сфере ответственности самих перевозчиков и зависит от экономической политики руководителей автобусных парков. Например, в АТП действуют БУС, учёт выдачи билетов, получение доходов и система контроля на линии. Т.о. количество перевезенных пассажиров подтверждаются зафиксированным доходом и выплаченными налогами в бюджет. При этом, у большинства других субъектов бизнеса БУС отсутствует.
5.	Опишите плюсы и минусы обеспечения прозрачности доходов автотранспорта	Плюсы: Укрепление финансовой и линейно транспортной дисциплины. Минусы: Автопарки при прозрачности доходов оказываются в «убытках». Существующие НПА мотивируют предпринимателей к скрытию доходов. Водители и кондукторы в этой ситуации стремятся работать там, где отсутствуют БУС и системный контроль.
6.	Как обеспечить прозрачность доходов автотранспорта до введения ЭБ?	Внедрение БУС, учёт выдачи билетов и получения доходов. Единая система контроля в одном городе.
7.	Какие трудности и проблемы испытывает пассажирский автотранспорт?	Отсутствие субсидирование убытков социально значимых перевозок. Тарифы утверждаются сроком до одного года.
8.	Что является причинами проблем? <i>Опишите кратко перечень</i>	Источниками проблем называют: отсутствие отраслевой кадровой политики, низкая заработная плата, неразвитость

	<i>проблем пассажирского автотранспорта вашего города</i>	городской маршрутной сети, отсутствие ответственности руководителей МИО, отсутствие контроля со стороны центрального УО по вопросу субсидирования убытков, отсутствие регионально программы развитие пассажирского автотранспорта.
9.	Какие пути решения Вы предлагаете? <i>Опишите кратко «Пути решения – Проблемы»</i>	Утверждение бюджета на 100% с учетом потребности перевозчиков в субсидировании. Повышение зарплаты водителей. Обеспечение рентабельности перевозок. Обновление парка автобусов.
10.	Как осуществлялось субсидирование убытков за 2010-2019 годы?	
11.	Как осуществляется субсидирование убытков в текущем году?	
12.	Что является причинами отсутствия или неполного субсидирования убытков?	Отсутствие контроля со стороны УО, Отсутствие ответственности МИО.
13.	Ваше предложение для исправления существующего положения по субсидированию ?	Внести дополнение в КоАП РК об ответственности руководителей МИО за невыполнение Закона РК «Об автомобильном транспорте» и подзаконных актов.
14.	Какой положительный опыт пассажирского автотранспорта вашего города можно рекомендовать в другие регионы?	В качестве положительного опыта можно рекомендовать опыт городов Нур-Султан по ЭБ. Опыт г.Караганды по организации БУС, организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава.
15.	Как работал пассажирский автотранспорт в режиме ЧС?	Автопарки работали в соответствии с решением МИО в условиях значительного падения пассажиропотока и доходности.
16.	Какие трудности и проблемы испытал пассажирский автотранспорт в период ЧС?	Потеря доходов, при увеличении затрат и отсутствии финансовой поддержки со стороны правительства и МИО.
17.	Какую помощь и поддержку получил пассажирский транспорт от гос. органов в период ЧС?	В основном автопарки не получали помощи со стороны гос.органов. В некоторых регионах оказана помощь МИО.
18.	Укажите показатели, по которым должна оцениваться работа органа управления пассажирским автотранспортом	Прозрачность получения доходов, добросовестная конкуренция; Уровень БДД на транспорте; Уровень регулярности движения; Уровень культуры обслуживания пассажиров; Техническое, санитарное состояние автобусов и их внешний вид.
19.	Принято ли региональная программа развития автотранспорта?	Большинство опрошенных респондентов не знают о региональной программе развития ПАТ.
20.	Какие цели и задачи ставит региональная программа развитие автотранспорта?	

21.	Принимали ли Вы участие в разработке региональной программы развития автотранспорта?	Большинство респондентов не принимали участие и не знают об этом.
22.	Ваши предложения по улучшению организации автобусных перевозок (межгород, межобл., международ.)	Рассмотреть вопрос о субсидировании перевозки льготных пассажиров на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров
23.	Считаете ли вы необходимым внедрить единую систему продажи билетов на междугородных и международных перевозках пассажиров.	Необходимо внедрение единой системы продажи билетов на междугородных внутриреспубликанских и международных перевозках пассажиров по опыту ЖД и авиации.
24	Какие предложения считаете эффективным для решения проблем перевозок пассажиров в междугородном и международном сообщении в период пандемии и карантинного режима.	Создать рабочую группу по разработке программы искоренения нелегальных перевозок: - искоренение нелегальных перевозок должно стать одним из приоритетных задач; - урегулировать перевозки пассажиров по системе «Индрайвер»; - обеспечить контроль на линии; - внесение адм. ответственности в КоАП РК владельцев АТС, водителей и пассажиров.

Список использованных источников:

1. Официальный интернет портал Бюро национальной статистики АСПР РК <http://www.stat.gov.kz>;
2. Информация Комитета транспорта МИИР РК.
3. Информация ОЮЛ «Ассоциация предприятий пассажирских перевозок г. Алматы».
4. Отчет исследовательской работы «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» - Союз автотранспортников Казахстана, 2018 г.
5. Отчет «Обзор политики и рекомендации» Главного технического советника проекта ПРООН «Развитие городского общественного транспорта в Казахстане» Гвидо Бруггемана – Алматы 16 ноября 2017 года;
6. Исследование Международного союза общественного транспорта (UITP): «Экономические и финансовые последствия для сектора общественного транспорта – результаты исследования» - 17.06.2020 г.

Контакты ОЮЛ «Союз автотранспортников РК (ҚАО)

Телефон: 8-727-279-42-59

Электронная почта: info@kao-a.kz

Председатель Правления – С.К. Алигужинов – 8 701 744 2586

Генеральный директор – С.Ш. Аманбаев – 8 777 217 0424

Зам. генерального директора – Б.М. Алдабергенов – 8 701 299 4896