



KAZLOGISTICS
КОРПОРАТИВНЫЙ ФОНД



**ОЮЛ «Союз автотранспортников
Республики Казахстан»**

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
ПО ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК
ДЛЯ МЕСТНЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

Алматы, 2018

Оглавление

Введение.....	3
1. Рекомендуемые к использованию термины.....	3
2. Нормативно правовые акты, регулирующие организацию автобусных пассажирских перевозок.....	5
3. Организация пассажирских автобусных перевозок. Общие положения	6
4. Основные мероприятия ОПАП.....	6
4.1. Проведение конкурсов на право обслуживания маршрутов	8
4.2. Тарифная комиссия МИО	11
4.3. Компенсация проезда льготных категорий пассажиров.....	12
4.4. Субсидирование убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах	13
4.5. Диспетчеризация перевозок. Организация контроля регулярности движения и соблюдения расписаний движения	17
4.6. Контроль за обеспечением и профилактикой безопасности движения	18
4.7. Контроль проведения технических воздействий на подвижной состав	19
4.8. Контроль за организацией предрейсового/послерейсового медицинского осмотра водителей	20
4.9. Контроль за организацией предсменного/послесменного технического осмотра автобусов.....	20
4.10. Контроль за проведением периодических технических осмотров.....	21
4.11. Организация обследования пассажиропотоков	21
4.12. Оптимизация маршрутной сети города.....	24
4.13. Организация контроля за состоянием остановочных пунктов и разворотных площадок.....	26
4.14. Учет наличия производственно-технической базы и подвижного состава	27
4.15. Обеспечение добросовестной конкуренции среди перевозчиков	27
4.16. Принятие мер по повышению качества обслуживания пассажиров.....	28
4.17. Лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом	29
4.18. Рекомендации по межобластным, внутриобластным и междугородным перевозкам	29
4.19. Рекомендации по международным перевозкам	30
Заключение.....	30
Контакты ОЮЛ «Союз автотранспортников РК (ҚАО)	31

Введение

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

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

1. Рекомендуемые к использованию термины

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Нормативно правовые акты, регулирующие организацию автобусных пассажирских перевозок

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

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

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

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

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

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

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

- СТ РК 41.52-2008 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения маломестных транспортных средств категорий М2 и М3 в отношении их общей конструкции»;
- СТ РК 2273-2012 «Услуги автотранспортные по регулярным и нерегулярным пассажирским перевозкам»;
- СТ РК 41.36-2008 «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения пассажирских транспортных средств большой вместимости в отношении их общей конструкции», разработан на базе Правил ЕЭК ООН № 36;
- СТ РК ГОСТ Р 51709-2004 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки»;

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

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

3. Организация пассажирских автобусных перевозок. Общие положения

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

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

4. Основные мероприятия ОПАП

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

- проведение конкурса на право обслуживания маршрутов перевозчиками;

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

Анализ организации пассажирских автобусных перевозок проведен путем выявления степени реализации положений законодательных и нормативных правовых актов перевозчиками, местными исполнительными органами и центральным исполнительным органом в процессе взаимодействия с ними. Взаимодействие осуществлялось при рабочих контактах с ними, проведении круглых столов по проблемам пассажирских перевозок, проведении конкурсов и заседаний тарифных комиссий, анкетного опроса ассоциаций перевозчиков и т.д. Выявлено, что МИО системно и последовательно проводят только одну функцию управления – проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов. Выполнение остальных вышеприведенных функций производится несистемно, по мере возникновения разовой потребности в решении проблем, а зачастую многие из этих функций вообще не исполняются по многим регионам страны.

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

На *рис.1* приведена блок-схема функций МИО по организации пассажирских автобусных перевозок

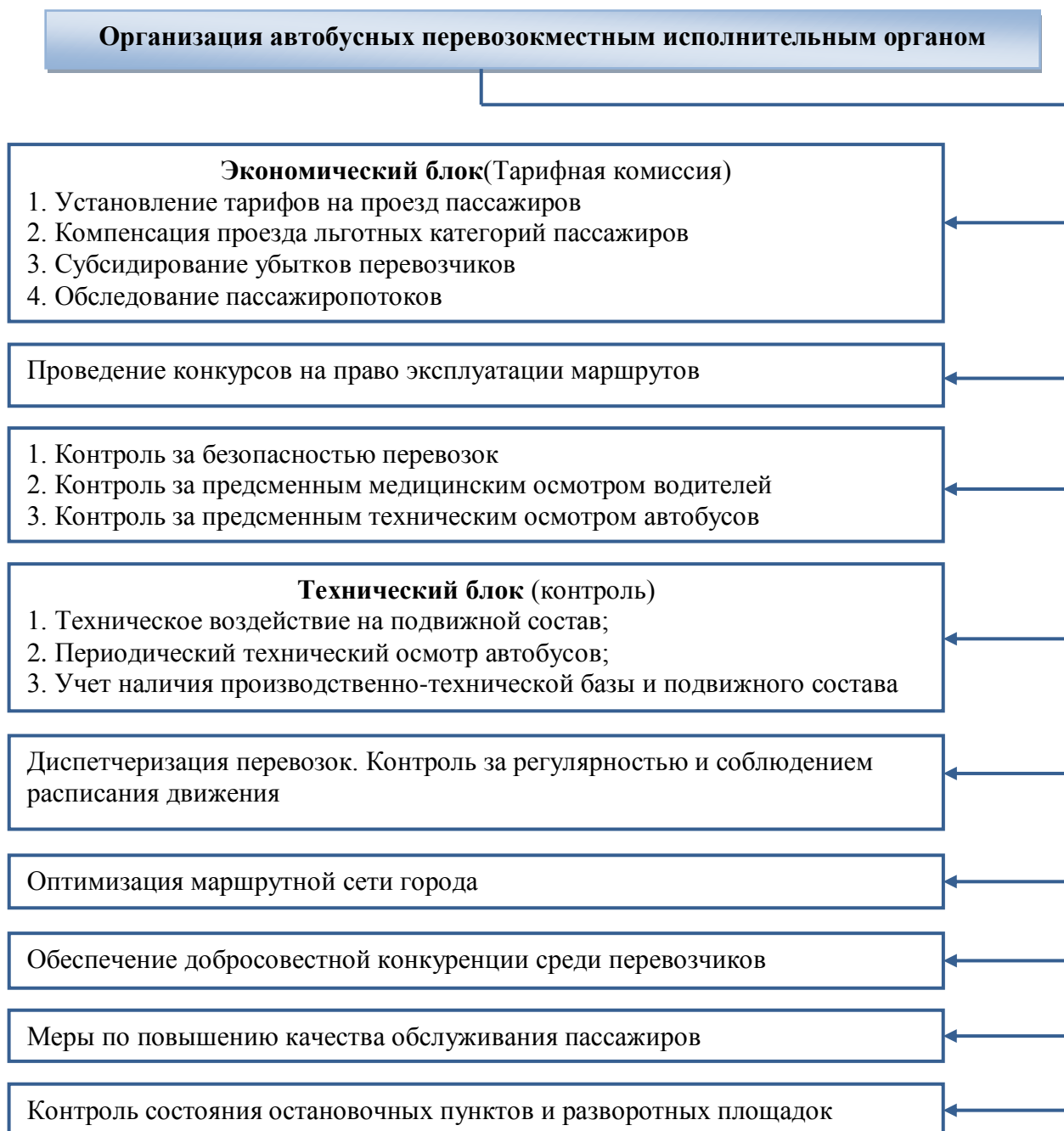


Рис. 1. Блок-схема организации пассажирских автобусных перевозок МИО.

4.1. Проведение конкурсов на право обслуживания маршрутов

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

1. Создание конкурсной и предконкурсной комиссий.

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

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

2. Подготовка конкурсной документации.

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

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

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

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

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

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

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

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

9. По результатам конкурса выявляются победители конкурса, МИО заключает договор организации перевозок пассажиров и багажа и организует выдачу Свидетельств на право обслуживания маршрутов победителям конкурса.

Последовательность проведения конкурсов на право эксплуатации маршрутов подробно приведена в Правилах перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Данная функция управления единственная, которая осуществляется в полной мере и постоянно, с периодичностью раз в год и более. Поэтому представители МИО и перевозчики с технологией исполнения этой функции осведомлены в полной мере.

Проведение конкурсов на право эксплуатации маршрутов проводится повсеместно по всем городам и областям Казахстана. Это единственная функция, которая проводится полноценно МИО.

В процессе проведения конкурсов имеются жалобы со стороны перевозчиков о нарушениях законодательства и нормативных положений со стороны МИО, лоббировании отдельных перевозчиков, особенно коммунальных парков.

Для исключения нарушений и лоббирования местным исполнительным органам рекомендуется строго соблюдать все положения Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

На *рис. 2* приведена технологическая последовательность проведения конкурсов на право эксплуатации маршрутов.



Рис. 2. Блок-схема последовательности проведения конкурсов на право эксплуатации маршрутов

4.2. Тарифная комиссия МИО

Пассажирыские автобусные перевозки являются общественной услугой и их организация требует обеспечения финансирования в полном объёме.

Часть потребности ОПАП покрывается за счёт реализации билетов на проезд, другая часть возмещается из бюджета МИО. В этой связи, особое значение имеет организация деятельности тарифных комиссий (ТК), проверяющих и утверждающих расчёты перевозчиков по маршрутам.

Приоритизация деятельности комиссий МИО:

1) утверждает персональный состав ТК по проверке и утверждению тарифов расчётных тарифов. Таким образом, деятельность ТК связана с вопросами установления тарифов на проезд пассажиров, что позволяет обеспечить определение объема субсидирования убыточных социально значимых автобусных маршрутов;

2) собирает от перевозчиков данные по расчету тарифов по всем городским и пригородным автобусным маршрутам;

3) определяет средневзвешенную по городу величину тарифа,

4) по разнице между рассчитанным средним тарифом и планируемым тарифом устанавливает объём субсидирования, необходимый для покрытия будущих убытков перевозчиков.

Для информации: с целью упрощения процедуры подготовки материалов для ТК, на сайте ОЮЛ Союз автотранспортников РК (www.kao-a.kz) размещён «калькулятор» расчётов тарифов на автобусные маршруты, представляющий собой программу автоматизированной системы, с возможностью распечатки данных.

Установление тарифов на проезд пассажиров является процессом, где сталкиваются интересы перевозчиков и населения. На практике МИО по политическим соображениям устанавливают тарифы на уровне, значительно ниже расчетных тарифов, определяемых по Методике расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам. Кроме того, установленные тарифы действуют длительное время (5-6 лет) несмотря на то, что инфляция и изменение цен проявляются постоянно.

МИО рекомендуется проявлять волю и устанавливать тарифы на уровне, максимально близкие к расчетным. Также рекомендуется устанавливать тарифы с периодичностью раз в год.

На *рис. 3* приведена блок-схема финансово-экономических взаимоотношений участников перевозочного процесса.



Рис. 3. Блок-схема финансово-экономических взаимоотношений участников перевозочного процесса при организации общественных перевозок

4.3. Компенсация проезда льготных категорий пассажиров

МИО на основе проведенного обследования пассажиропотоков или прогнозных величин объемов перевозок по маршрутам определяет удельный вес объемов перевозок льготных категорий пассажиров.

Далее определяется общий объем компенсаций и объем компенсаций отдельно по перевозчикам. Распределение компенсаций среди перевозчиков производится на основе официально декларируемых доходов или на основе объема перевозок пассажиров.

Для организации выплат компенсаций МИО формирует бюджетную заявку. После утверждения бюджета МИО организует ежемесячные выплаты компенсаций перевозчикам за проезд льготных категорий пассажиров.

Компенсация проезда льготных категорий пассажиров при внедрённом электронном билетировании, производится на основе представленных оператором в МИО данных по перевозке льготников в разрезе каждого автобусного парка.

Компенсация проезда льготных пассажиров производится не во всех регионах и не в полном объеме. Данная функция должна стать обязательной процедурой для МИО и местных представительных органов (МПО). МИО должны добиваться от МПО полноценной компенсации по результатам решения МПО о льготах на проезд определенных категорий пассажиров.

МПО должны принимать решение о льготах на проезд в зависимости от бюджета региона.

На рис. 4 представлена последовательность действий МИО по выплате компенсаций проезда льготных категорий пассажиров.

Компенсация проезда льготных категорий пассажиров



Рис. 4. Блок-схема технологии выплаты компенсаций за проезд льготных категорий пассажиров

4.4. Субсидирование убытков перевозчиков на социально значимых маршрутах

Субсидирование убытков перевозчиков, осуществляется согласно положений «Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров» (далее – Правила субсидирования).

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

Убытки от выполнения перевозок определяются, как разница между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с «Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и

багажа по регулярным маршрутам» (далее - Методика), и тарифом, установленным местным исполнительным органом.

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

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

1. ТК МИО проверяет достоверность данных по убыточным маршрутам;
2. На основании расчетных тарифов формируется перечень маршрутов, подлежащих субсидированию по форме, приведенной в Приложении 1 Правил субсидирования.

Объем средств на субсидирование социально значимого автомобильного сообщения определяется, как **разница между тарифом на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с Методикой и тарифом, установленным местным исполнительным органом, умноженная на ежегодное количество планируемых к перевозке пассажиров в разрезе по годам.**

По результатам заседаний ТК составляется протокол, в котором отражается подтверждение правильности расчетов тарифов, составляется перечень маршрутов, подлежащих субсидированию, и определяется объем субсидирования.

Этап 2. Утверждение бюджета на субсидирование:

- МИО формирует бюджетную заявку на три года по соответствующей бюджетной программе на основе перечня субсидируемых маршрутов и объемов субсидирования;

- МИО направляет бюджетную заявку в местный представительный орган (Маслихат) на рассмотрение.

При утверждении бюджета области, города, района Маслихатом утверждается перечень субсидируемых маршрутов и объемы субсидирования на трехлетний период.

МИО на основании утвержденного бюджета заключает с перевозчиком Договор о субсидировании социально значимых автомобильных сообщений (далее – Договор).

В Договоре указываются:

- 1) обязательства сторон определенных Правилами субсидирования;
- 2) прогнозируемое количество перевозок пассажиров за три года в разрезе по годам;
- 3) сумму субсидирования за три года в разрезе по годам;
- 4) установленный тариф (сетка тарифов);
- 5) тариф по маршруту определенному в соответствии с Методикой;
- 6) обязательство о возврате незаконно полученных субсидий при несоответствии представленных подтверждающих документов.

В Договоре также отражаются следующие положения:

- наименование МИО и перевозчика;

- суть договора – ежемесячная выплата субсидий по социально значимым убыточным маршрутам, включенных в Перечень маршрутов, подлежащих субсидированию;
- срок действия Договора – 3 года;
- сумма выплат субсидий;
- обязательства перевозчика: ежемесячное представление данных о затратах в оговоренные сроки;
- условия прерывания Договора;
- порядок изменения сумм выплат по объективным условиям;
- штрафные санкции;
- адреса сторон.

Прогнозное количество перевозимых пассажиров за год определяется официальными данными оператора электронного билетирования или устанавливается на основании проведенного обследования пассажиропотоков, изменения численности населения, изменения пассажиропотоков по маршрутам вследствие возникновения новых зон пассажирообмена (объекты соцкультбыта, рынков, жилищных массивов многоэтажной застройки и т.д.). Обследование пассажиропотоков может быть организовано как МИО, так и перевозчиком. В последнем случае МИО имеет право проверить достоверность полученных данных от перевозчика.

Этап 3. Выплата субсидий

Ежемесячно акиматом производится выплата субсидий перевозчику. Выплата субсидий производится в соответствии с планом финансирования по обязательствам и платежам, а также Договора.

Документами, на основании которых производится выплата субсидий, являются:

ежемесячный отчет оператора электронного билетирования по количеству перевезённых пассажиров;

в случае отсутствия электронного билетирования, ежемесячный отчет Перевозчика по билетно-учетной системе;

акт выполненных работ, по форме, согласно приложению 6 к Правилам субсидирования;

документ диспетчерской службы автовокзалов (автостанций) или справка от акима сельского округа или лица его заменяющего, подтверждающей выполненные рейсы по данному маршруту (кроме городских маршрутов);

документ диспетчерской службы (при наличии), подтверждающего выполнение рейсов по городским маршрутам.

В случае если количество фактически выполненных рейсов по маршруту меньше запланированного, от объема субсидирования вычитается сумма не затраченных расходов от невыполненных рейсов.

В конце года выплата за декабрь месяц производится на основании отчета, составленного по прогнозным данным и представленного не позднее

20 декабря. Отчет по фактическим затратам за декабрь месяц предоставляется не позднее 25 января следующего года.

Выплаты субсидий прекращаются в следующих случаях:

1) прекращения перевозчиком осуществления перевозок пассажиров по маршруту;

2) непредставления отчета о фактически перевезенных пассажирах по социально значимому субсидируемому сообщению;

3) отзыва свидетельства на право обслуживания маршрута по оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа.

Последовательность действий МИО по субсидированию убытков перевозчиков представлена в *таблице 1*.

Таблица 1. Технология субсидирования убытков перевозчиков

Элементы субсидирования	Действия МИО
Этап 1. Определение объемов субсидирования	1. Проверка достоверности данных по убыточным маршрутам
	2. Формирование перечня субсидируемых маршрутов
Этап 2. Утверждение бюджета на субсидирование	1. Формирование бюджета на субсидирование
	2. Подача заявки в маслихат
	3. Утверждение перечня субсидируемых маршрутов и объемов субсидирования на 3 года
	4. Подписание договора с перевозчиками
Этап 3. Выплата субсидий	1. Прием ежемесячного отчета Перевозчика по билетно-учетной системе или отчета Оператора электронного билетирования
	2. Проверка соответствия фактических объемов перевозок плановым и подписание актов выполненных работ

Субсидирование убытков перевозчиков является мерой, препятствующей ухудшению финансово-экономического положения перевозчиков региона. Эта процедура должна быть обязательной при установлении тарифов на проезд ниже расчетных. Отсутствие субсидирования или неполное субсидирование возникает от возможности бюджета региона, а также от активности МИО в обоснованном выделении средств на субсидии.

Для преодоления существующего положения руководству МИО рекомендуется преодолеть психологическую установку о необязательности данной процедуры, учитывая социальную значимость общественных перевозок, равную образованию и здравоохранению.

4.5. Диспетчеризация перевозок. Организация контроля регулярности движения и соблюдения расписаний движения

МИО согласно требований законодательства на конкурсной основе выбирает компанию для организации деятельности **единой централизованной диспетчерской службы (ЦДС)**, выполняющую важнейшую функцию по обеспечению контроля выполнения перевозчиками обслуживания маршрутов. Приоритет должна иметь организация, которая располагает современными технологиями слежения по соблюдению схемы и расписания движения автобусов и наибольший опыт в диспетчеризации пассажирского транспорта.

При заключении договора с победителем конкурса, МИО оговаривает систематическое предоставление информации о работе автобусов на линии, включая данные по регулярности движения и соблюдению расписаний движения.

МИО обязывает перевозчиков заключить договор с ЦДС по сотрудничеству в рамках диспетчерского сопровождения, контроля и управления работы пассажирского транспорта.

ЦДС организует:

- при помощи современных инновационных технологий, включая GPS – систему глобального позиционирования, диспетчерское сопровождение и при необходимости управление работы автобусами на маршрутах:

- ежедневный сбор информации о выпуске автобусов на линии, фиксирует случаи схода автобусов с линии и замену их резервным подвижным составом, определяет уровень регулярности движения отдельно по перевозчикам и маршрутам;

- ежедневную передачу данных в МИО о выпуске автобусов на линии, информацию по регулярности движения и нарушениям графиков движения со стороны перевозчиков.

Трудность в организации диспетчерского управления перевозками заключается в отсутствии средств на его содержание. Также диспетчерским службам присуще неполное осуществление элементов диспетчерского руководства. Для решения этих проблем МИО рекомендуется уделить достаточное внимание данной функции управления перевозками.

На *рис.5* приведена схема взаимодействия МИО, ЦДС и перевозчиков при организации диспетчерского сопровождения городских пассажирских перевозок.

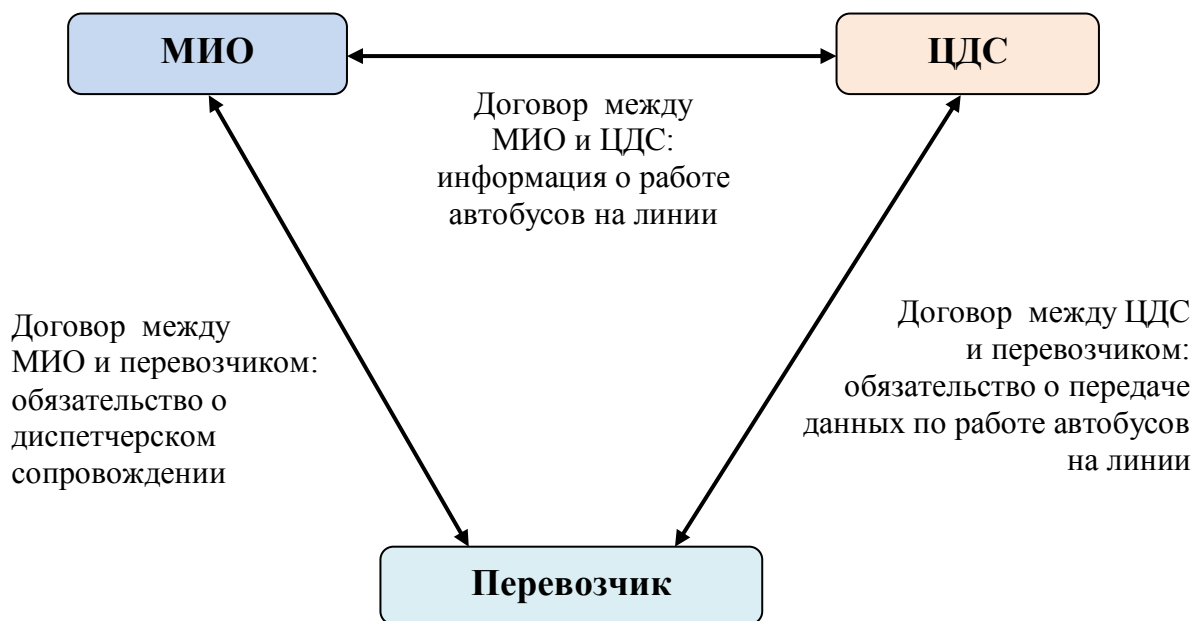


Рис. 5. Схема взаимодействия МИО, ЦДС и перевозчиков при организации диспетчерского сопровождения городских пассажирских перевозок

4.6. Контроль за обеспечением и профилактикой безопасности движения

МИО организует периодические проверки перевозчиков по обеспечению и профилактике безопасности пассажирских перевозок. Проверка включает в себя:

- наличие действующей комплексной программы по обеспечению БДД;
- анализ реализации комплексной программы по обеспечению БДД;
- наличие в штатах инженера по безопасности движения;
- наличие класса по безопасности движения, методических и наглядных пособий;
- учёт нарушений Правил дорожного движения. Анализ и принятые меры;
- учёт дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Анализ причин ДТП и принятые меры.
- результаты обследования пути следования автобусов по маршруту, пути снижения факторов опасного участка;
- наличие ДТП за определенный период;
- проведения периодических экзаменов водителей на знание правил дорожного движения, навыков вождения в сложных погодных условиях и повышения квалификации;
- ведение инструктажей водителей и наличие журналов инструктажей по безопасности движения.

Перечень инструктажей водителей включает в себя:

- Инструктаж по эксплуатации транспортных средств в осенне-зимний период;
- Инструктаж по эксплуатации транспортных средств в весенне-летний период;

- Инструктаж по управлению автомобиля в тёмное время суток;
- Инструктаж по управлению автомобиля в условиях плохой видимости;
- Инструктаж по управлению автобусом в городском цикле;
- Инструктаж по обеспечению 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.

МИО, как правило, пренебрегают контролем за перевозчиками в вопросах организации ими безопасности перевозок пассажиров. МИО следует организовать систематические проверки перевозчиков (1 раз в квартал). На каждого перевозчика рекомендуется завести карточку по организации безопасности перевозок, где в табличной форме отмечать наличие или отсутствие у перевозчика элементов безопасности, отмеченные выше. Наличие таких систематических проверок и сведений дисциплинирует как МИО, так и перевозчиков по вопросу повышения безопасности перевозок.

4.7. Контроль проведения технических воздействий на подвижной состав

Своевременность технических воздействий на автобусы обеспечивают ресурс эксплуатации узлов и агрегатов, что влияет на БДД и экологические показатели. В связи с этим, особо важно контролировать обеспечение высокого уровня организации процесса регламентных работ при технических обслуживаниях (ТО), для чего МИО:

1. Производит проверку полноты и своевременности проведения ТО и ремонта автобусов. Проверка перевозчика производится в плановом порядке, 1 раз в год. Также проверка производится при проведении конкурса на право эксплуатации маршрутов для проверки достоверности данных в конкурсной заявке перевозчика;

2. Проверяет наличие учета проведения ТО (наличие журнала учета), соответствие фактического пробега между ТО и рекомендуемого планового пробега между ними.

3. Проверяет возможность проведения соответствующих видов ТО: наличие постов ТО и специализированных канав для их проведения, оборудования для диагностики и ремонта агрегатов, узлов и деталей автобуса, наличия соответствующих цехов или участков для ремонта автобусов (шинный, электрооборудования, топливной аппаратуры, медницкий, моторный и т.д.), подъемно-транспортного оборудования.

В случае отсутствия у перевозчика собственных производственных площадей для проведения ТО и ремонта, МИО проверяет наличие договоров с третьей стороной на проведение соответствующих работ. При этом производится проверка наличия документов, удостоверяющих проведение

ТО и ремонта: счета за выполненные работы, счет-фактуры, акты выполненных работ, чеки, регистрация третьей стороны в налоговых органах и т.д.

Контроль за организацией технического воздействия на автобусы отсутствует во всех регионах Казахстана. С целью реализации данной функции управления МИО необходимо организовать плановые и внезапные систематические проверки перевозчиков на предмет полноценного проведения технического обслуживания автобусов. С целью повышения дисциплины исполнения предлагается завести на каждого перевозчика карточку с перечнем исполняемых работ по техническим воздействиям.

4.8. Контроль за организацией предрейсового/послерейсового медицинского осмотра водителей

МИО организует проверку перевозчика на наличие и полноту проведения предрейсовых/послерейсовых медицинских осмотров водителей автобусов.

Проверки проведения медосмотров перевозчиком организуются МИО:

- в плановом порядке, 1 раз в год и периодически внезапно;
- при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

МИО проверяет наличие:

- пункта медицинского осмотра;
- отметок о прохождении водителями медицинского осмотра в путевом листе или бортовом журнале;
- оборудования и препаратов для проведения медицинского осмотра;
- документов медицинского работника на соответствие квалификационным требованиям;
- договора на предоставление медицинских услуг с посторонней организацией при отсутствии собственного медицинского работника;
- лицензии у перевозчика на оказание медицинских услуг или договора на предоставление медицинских услуг с посторонней организацией и наличие у организации соответствующей лицензий;
- документы, подтверждающие проведение медицинских осмотров по договору (счета, чеки, акты выполненных работ и т.д.).

Контроль за организацией предрейсовых/послерейсовых медицинских осмотров осуществляется зачастую формально, ограничиваясь лишь констатацией наличия или отсутствия медицинского работника и медицинского пункта осмотров водителей. Требуется такая организация проверки, когда проверяющий может лично убедиться в прохождении всеми водителями медицинского осмотра с полноценным его проведением.

4.9. Контроль за организацией предсменного/послесменного технического осмотра автобусов

МИО организует проверку перевозчика на наличие и полноту проведения предсменных технических осмотров автобусов.

Проверка проведения предсменных технических осмотров перевозчиком организуются МИО:

- в плановом порядке, 1 раз в год и периодически внезапно;
- при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

МИО проверяет наличие:

- места, где производится технический осмотр: пост ТО или контрольно-пропускной пункт;
- наличие специализированной канавы, где производится технический осмотр;
- наличие отметок о прохождении предсменных технических осмотров в путевом листе или бортовом журнале;
- договора в случае организации проведения техосмотров со станцией технического обслуживания;
- документы, подтверждающие проведение технических осмотров по договору (счета, чеки, акты выполненных работ и т.д.).

МИО рекомендуется проводить проверки по организации предсменного/послесменного технического осмотра автобусов аналогично проверкам организации предрейсового/послереисового медицинского осмотра водителей.

4.10. Контроль за проведением периодических технических осмотров

МИО проводит проверку прохождения перевозчиком периодических технических осмотров автотранспортных средств. Проверка производится при участии перевозчика на конкурсе на право эксплуатации маршрутов, при контроле полноты и своевременности технических воздействий, а также планомерно с определенной периодичностью (1 раз в год).

Для организации этого контроля МИО может завести карточку на каждого перевозчика, где отмечается прохождение периодического технического осмотра каждого автобуса. МИО периодически раз в квартал запрашивает перевозчика о передаче необходимых сведений.

4.11. Организация обследования пассажиропотоков

Обследование пассажиропотоков должно проводиться 1 раз в 3 года в зависимости от сезона, 1 раз в весенне-летний период и 1 раз в осенне-зимний период.

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

По форме проведения обследование пассажиропотоков производится следующими способами:

- силуэтным методом, когда счетчики определяют степень заполнения салона автобуса;
- подсчет пассажиров изнутри;
- подсчет пассажиров снаружи;
- документальный метод определения объемов перевозок пассажиров, **в том числе с помощью системы электронного билетирования**;
- метод прямого опроса пассажиров.

Наиболее полные и достоверные данные по пассажиропотокам дает метод подсчета пассажиров изнутри, когда фиксируется количество пассажиров по категориям (пассажиры с полной оплатой проезда, с льготным проездом и т.д.), а также количество вошедших и вышедших пассажиров по каждому остановочному пункту. Данный способ обследования рекомендуется к применению в условиях Казахстана.

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

По организации обследование пассажиропотоков может проводиться по двум основным вариантам.

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

Действия МИО по 1-му варианту:

МИО проверяет достоверность представленных перевозчиком данных по обследованию пассажиропотоков. Проверка на достоверность производится при установлении новых тарифов на проезд пассажиров и при организации субсидирования убытков перевозчика.

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

Действия МИО по 2-му варианту:

МИО назначает уполномоченную на постоянное проведение обследований пассажиропотоков организацию (ЦДС, КРС или какую-либо другую организацию), работники которой обладают опытом эксплуатации автобусных перевозок. Проведение обследования должно быть отражено в договоре между ними. В этом случае проведение обследований может быть организовано в текущем режиме.

МИО принимает решение об обследовании пассажиропотоков, устанавливает перечень маршрутов, подлежащих обследованию, выбирает способ обследования и режим обследования.

В случае отсутствия обследования в текущем режиме принимается решение о проведении разового сплошного обследования, формируется

бюджетная заявка и на основании выделенного из бюджета города средств проводится конкурс на отбор организации по проведению обследования пассажиропотоков.

Действия уполномоченной организации.

Уполномоченная организация нанимает счетчиков на постоянную, в случае организации обследования в текущем режиме, или временную работу, в случае разового обследования, проводит их обучение, готовит бланки обследования и проводит обследование в соответствии с графиком обследования.

Анализ достоверности результатов изучения пассажиропотока осуществляется в соответствии с данными ежемесячных отчетов перевозчиков в государственные органы.

На *рис. 6* приведена этапность проведения обследования пассажиропотоков.



Рис. 6. Организация обследования пассажиропотоков

Обследование пассажиропотоков является сложным и трудоемким процессом по организации его проведения. С целью повышения достоверности результатов обследования пассажиропотоков МИО рекомендуется уполномочивать проведение обследования какой-либо организации на постоянной основе. При этом выбор уполномоченной организации должен происходить среди тех коллективов, которые организационно смогут проводить весь комплекс работ по обследованию. Если обследование проводится с постепенным охватом всех маршрутов города, целесообразно передать полномочия по проведению обследования таким структурам как ЦДС и КРС. Если обследование проводится разово, следует привлекать технические вузы по транспорту, автомобильные колледжи или научные коллективы по транспорту.

4.12. Оптимизация маршрутной сети города

МИО на постоянной основе проводит оптимизацию маршрутной сети. Оптимизация маршрутной сети производится путем изменения схем движения и количества автобусов по маршрутам, упразднения одних и ввода новых других маршрутов. Оптимизацию удобнее всего проводить по окончании срока действия договоров на право эксплуатации маршрутов в момент проведения конкурсов.

Вследствие сложности проведения работ МИО поручает разработку оптимизации маршрутной сети города научно-техническому коллективу, зарекомендовавшему себя как имеющего опыт работы в данном направлении.

Разработку оптимизации маршрутной сети необходимо производить на основе выявленного пассажиропотока по улично-дорожной сети города и пассажирообмена по остановочным пунктам, полученного в результате проведенного обследования.

В случае разового сплошного обследования пассажиропотока оптимизацию маршрутной сети необходимо производить после получения результатов обследования пассажиропотоков. В этом случае удобнее поручить обследование пассажиропотоков и оптимизацию маршрутной сети города одному научно-техническому коллективу.

Основные принципы оптимизации маршрутной сети города заключаются в следующем:

- более равномерное распределение схем движения маршрутов по улично-дорожной сети города с целью уменьшения количества маршрутов на перегруженных центральных магистралях города;
- охват основных пассажирообразующих пунктов (жилых массивов многоэтажной застройки, стадионов, парков отдыха, торговых центров и других объектов социально-культурного назначения) городскими и пригородными маршрутами;

- обеспечение социально значимых объектов (больниц, поликлиник, школ, других организаций образования) автобусными перевозками в регулярном сообщении;
- соответствия количества маршрутов и количества автобусов на них сложившимся пассажиропотокам и пассажирообменам;
- обязательной связи удаленных от центра города отдельных жилых территорий.

Основными методами оптимизации маршрутной сети городского пассажирского транспорта являются:

- перенос схем движения части маршрутов на улицы, параллельные перегруженным основным магистралям города;
- упразднение маршрутов, схемы движения которых дублируют на протяжении более 70% схемы движения других маршрутов;
- изменение схем движения части маршрутов с целью исключения дублирования;
- объединение маршрутов, в случае дублирования и близости схем движения;
- сокращение или удлинения схем движения маршрутов;
- создание кольцевых маршрутов в центральной части города с наибольшим пассажирооборотом;
- создание магистральных маршрутов с большими пассажиропотоками, обеспеченных соответствующим количеством автобусов большой пассажироместимости.

Так по результатам обследования пассажиропотоков и оптимизации маршрутной сети г. Караганды, проведенной в 2014 году ТОО «НИИ ТК», было предложено упразднить 6 маршрутов, изменить схемы движения по 1 маршруту, ввести новый автомагистральный маршрут «Майкудук – Центр». По г. Павлодар предложено упразднить 4 маршрута и изменить схемы движения по 15 маршрутам. По г. Шымкент предложено упразднить 8 маршрутов, изменить схемы движения по 17 маршрутам, объединить 11 маршрутов в 5, создать кольцевой маршрут в центре города, оставить без изменений схемы 47 маршрутов.

Оптимизация маршрутной сети города является наиболее сложным процессом, требующим научного подхода и обоснования, выбора оптимального варианта решения задачи совершенствования маршрутной сети города. Круг организаций, которые могут разработать предложения по эффективной оптимизации маршрутной сети, узок. Это или ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» (НИИ ТК), имеющий многолетний опыт по обследованию пассажиропотоков и оптимизации маршрутной сети, или местная организация, участвующая в разработке Транспортного раздела в Генеральном плане развития города, но с методическим руководством НИИ ТК.

4.13. Организация контроля за состоянием остановочных пунктов и разворотных площадок

МИО ведет учет наличия всех остановочных пунктов и разворотных площадок на конечных остановочных пунктах. Периодически МИО проводит обследование остановочных пунктов и разворотных площадок с целью определения их соответствия нормативным требованиям.

В состав элементов остановочных пунктов входит наличие:

- навеса для пассажиров;
- скамьи;
- кармана на проезжей части для остановки автобуса;
- урны для мусора;
- информационного табло, указывающего номера или наименования маршрутов, проходящих через остановочный пункт, интервалы движения.

В состав разворотных площадок на конечных остановочных пунктах входят:

- площадка для разворота автобусов;
- общественный пункт питания для водителей и кондукторов;
- туалеты;
- место для кратковременного отдыха водителей и кондукторов.

По результатам периодического обследования остановочных пунктов МИО составляется перечень остановочных пунктов, подлежащих оборудованию или дооборудованию, составляется смета расходов и проводятся мероприятия по включению этих затрат в бюджетные расходы соответствующей территории.

После принятия бюджета области, города, района МИО проводит конкурс на оборудование и ремонт остановочных пунктов и заключает договор с победителем конкурса.

Контроль за состоянием остановочных пунктов общественного транспорта с полным их охватом не производится нигде, за исключением Астаны. Удовлетворительное состояние остановочных пунктов наблюдается только в центре города. Это объясняется недостаточным вниманием городских властей к состоянию остановок, их оформлению.

МИО рекомендуется произвести учет всех остановочных пунктов и разворотных площадок города, составить годовой или 3-х летний план по их строительству, реконструкции и оформлению.

На *рис. 6.* дана последовательность действий МИО по контролю за состоянием остановочных пунктов и разворотных площадок.

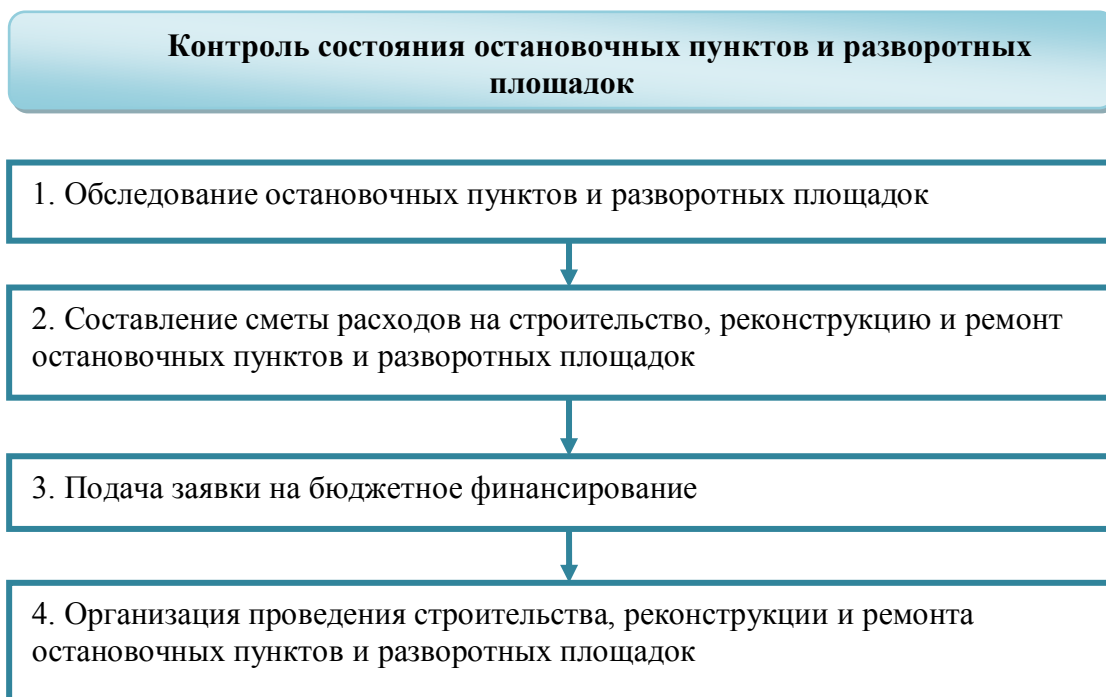


Рис. 7. Технология проведения контроля состояния остановочных пунктов и разворотных площадок

4.14. Учет наличия производственно-технической базы и подвижного состава

МИО ведет учет данных о производственно-технической базе и наличию подвижного состава по каждому перевозчику отдельно. При изменениях в составе ПТБ и ПС после получения информации от перевозчика МИО оперативно вносит эти изменения в свою базу данных.

В состав производственно-технической базы предприятия следует включать стоянки для отстоя подвижного состава в межсменное время, производственные помещения и зоны для технического обслуживания и ремонта подвижного состава, специализированные цеха для ремонта агрегатов автобусов (моторный, медницкий, электрооборудования и т.д.), диспетчерская, КТП, ямы для проведения предсменного технического осмотра автобусов. При этом отдельно учитывается наличие арендованных помещений и территорий.

Учет подвижного состава производится по их государственным номерам. В перечне АТС указываются марка подвижного состава, год выпуска, пассажироместимость и вид автобуса (городской, междугородный).

4.15. Обеспечение добросовестной конкуренции среди перевозчиков

МИО с целью обеспечения высокого качества обслуживания пассажиров на маршруте, должно создать высоко конкурентную среду среди перевозчиков. Для выполнения этой цели, все субъекты рынка перевозок должны, согласно требований законодательства, находиться в единых условиях, при предъявлении единых требований МИО к перевозчикам.

Категорически не допускается совершать антиконкурентные действия по предоставлению отдельным субъектам рынка льгот или других преимуществ, которые ставят их в привилегированное положение относительно других перевозчиков.

Данная функция управления является самой болезненной для перевозочной бизнес-среды. С целью уменьшения влияния лоббирования отдельных перевозчиков и коммунальных парков МИО следует строго придерживаться нормативных положений при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов.

4.16. Принятие мер по повышению качества обслуживания пассажиров

МИО контролирует:

- наличие передних, боковых и задних табло о маршруте;
- наличие информационного табло в салоне автобуса;
- внешнего вида и салона автобуса;
- объявление остановочных пунктов;
- наличие билетно-учётной системы;
- учёта и регистрации жалоб и предложений пассажиров;
- рассмотрение жалоб и обратной связи;
- обеспечение БДД;

МИО обеспечивает:

- ввод в договоры с перевозчиками положений по соблюдению расписаний движения;
- организацию контроля перевозчиков за регулярностью движения и расписаний движения, контроль за недопущением срывов выпуска автобусов на линию, наказания перевозчика за грубые нарушения вплоть до разрыва договора на право эксплуатации маршрута и отзыва Свидетельства на право обслуживания маршрутов;
- организацию контроля за соблюдением перевозчиком требований по оформлению автобусов (наличие передних, боковых и задних табло с номером маршрута, информационных табло в салоне автобусов, светозащитных штор и т.д.);
- организацию контроля перевозчиков по пресечению грубости обращения с пассажирами и плавности вождения автобусов.

Качество обслуживания пассажиров зависит в первую очередь от наличия достаточных средств у перевозчика на своевременное приобретение подвижного состава, в том числе комфортабельных; во-вторых от постоянного систематического контроля МИО перевозчиков за проведением мероприятий по повышению качества обслуживания. Поэтому МИО рекомендуется: 1) улучшить финансово-экономическое состояние перевозчиков путем установления адекватных тарифов и полноценного субсидирования их убытков; 2) организовать систематический контроль за

всеми перевозчиками по всем параметрам качества обслуживания пассажиров.

4.17. Лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом

МИО организует лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров в соответствии с действующим законодательством.

При выдаче лицензий МИО необходимо уделить особое внимание квалификации и опыту работы водителем собственника транспортного средства, технического состояния, пробегу и срока эксплуатации автобуса. Следует учесть, что при пробеге свыше 500 тыс. км и срока эксплуатации свыше 15 лет выдача лицензии нецелесообразна, так как подвижной состав не соответствует требованиям по надежности автотранспортных средств.

Также МИО должны организовывать периодические проверки индивидуальных предпринимателей, которым ранее выданы лицензии, на предмет соответствия нормам и положениям НПА, то есть проверять наличие:

- лицензии;
- бортового журнала с отметками о прохождении предрейсового и послерейсового медицинского освидетельствования водителя и технического осмотра автобуса;
- заявки на разовые перевозки;
- дорожного листа (списка пассажиров).

В настоящее время лицензирование нерегулярных перевозок пассажиров проводится формально, без анализа потребности в таких перевозках по регионам страны. При выдаче лицензии МИО не в полной мере проводится проверка соответствия АТС требованиям рынка автотранспортных услуг, что ведет к расцвету «нелегальных» перевозок в ущерб регулярным перевозкам. МИО рекомендуется: 1) повысить требования к перевозчикам и автобусам при выдаче лицензии; 2) производить систематические рейды и проверки на предмет выполнения постоянных перевозок по регулярным маршрутам.

4.18. Рекомендации по межобластным, внутриобластным и междугородным перевозкам

МИО совместно с территориальными подразделениями транспортной инспекции организует контроль автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания по организации вокзальных и станционных услуг пассажирам в соответствии с требованиями национального стандарта Республики Казахстан СТ РК 2271-2012 «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров».

С целью обеспечения условий добросовестной конкуренции, исключения приоритетной продажи билетов в пользу отдельных перевозчиков автовокзалами, автостанциями и ПОП, МИО совместно с транспортной инспекцией необходимо наладить контроль за степенью

информирования и доступа пассажиров к информации о наличии свободных мест в автобусах по всем маршрутам, а также об изменениях в расписании движения или времени опережения (отставания) автобусов от расписания, отмене рейсов или введении дополнительных рейсов, не предусмотренных расписанием.

4.19. Рекомендации по международным перевозкам

Уполномоченному органу необходимо обеспечить полную прозрачность при организации международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Согласовать с региональным управлением пассажирского транспорта и информировать при поступлении заявки на открытие нового международного маршрута аккредитованное общественное объединение автотранспортников соответствующей области, на территории которого открывается новый международный автобусный маршрут.

Согласование расписания движения с управлением пассажирского транспорта области и региональным общественным объединением автотранспортников производится для создания добросовестной конкуренции в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

В случае дублирования схемы движения действующих маршрутов международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, время отправления нового маршрута должно устанавливаться позднее времени отправки действующего маршрута.

При организации новых маршрутов или изменении расписания движения существующих маршрутов возникают конфликт интересов перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров в рассматриваемом направлении. МИО, организующий новый маршрут или внесший предложение об изменении расписания движения, рекомендуем проводить согласование со всеми МИО, по территории которых проходит новый или измененный маршрут.

Заключение

Методические рекомендации охватывают все основные элементы управления перевозками пассажирского автотранспорта и в которых отражена технологическая последовательность практических действий управленца.

Документ рекомендуется к применению в полном объеме в практической деятельности работников местных исполнительных органов во всех регионах Казахстана.

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

Главный специалист – Ш-З.Р. Бейсембинов – 8 701 223 0163