

ПРОТОКОЛ № 1

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 5 «Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок», выполняемой Союзом автотранспортников РК (КАО)

г. Нур-Султан

21 августа 2020 г.

Присутствовали:

1. **Лавриненко Ю.И.**, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. **Мукушев К.К.**, заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»
3. **Исабеков М.У.**, директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
4. **Аманбаев С.Ш.**, генеральный директор КАО
5. **Алдабергенов Б.М.**, заместитель генерального директора КАО
6. **Бекмагамбетова Г.М.**, директор ТОО «KAZAUTOCERT»
7. **Уразбахтин В.Р.**, заместитель директора Транспортного холдинга Алматы (ТХА)
8. **Зинова О.В.**, начальник центрального диспетчерского управления (ТХА)
9. **Смирнов В.Б.**, руководитель проекта «Оптимизация маршрутной сети г. Алматы» (ТХА)
10. **Абайдуллаев Н.Р.**, начальник управл. аналитики и транспортного моделирования (ТХА)

Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 5 «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», выполняемой Союзом автотранспортников РК за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Выступили:

Лавриненко Ю.И. СТК «KAZLOGISTICS» последовательно реализует решение проблем организации пассажирских автомобильных перевозок с обоснованием сложных моментов. КАО при поддержке Союза «KAZLOGISTICS» проведены ряд исследований о необходимости отмены КПП, НДС, обновления парка подвижного состава и др. Результаты исследований направлены в соответствующие министерства, и использованы при разработке первого комплексного плана. Однако, проблемы остаются, связанные с государственным управлением и взаимодействием с местными исполнительными органами. В стадии утверждения второй комплексный план, надеемся, что он позволит сделать еще один шаг вперед. В Алматы и других городах сформировался полезный опыт, выработан определенный алгоритм, обозначились некоторые тенденции, которые необходимо обосновать на научной основе. Сформировать алгоритм, который может быть использован другими городами, областями для того, чтобы гарантированно решать проблемы пассажирских автомобильных перевозок. Поэтому анализ, именно, нашего регионального опыта, с учетом нашей обстановки, очень важен. Надеюсь, что состоится детальный разговор. Просмотрел работу, направление выдержано, есть определенные замечания, которые в ходе обсуждения выскажу.

Аманбаев С.Ш. В исследовательской работе в различной степени приняли участие 13 региональных ассоциаций. В работе мы показываем опыт г. Алматы. Только здесь акимат выполняют требования нормативных правовых актов, утвердил на 2020-22 годы субсидирование 156 маршрутов в объеме 47,5 млрд. тенге ежегодно. В 2019-20 гг. частные автопарки приобрели 649 автобусов в кредит. Более 700 автобусов приобрел акимат для муниципального парка. В г. Алматы используется электронное билетирование. В целом, накопился опыт, который мы можем представить всем регионам для внедрения. В текущих условиях, пассажиропоток упал в 2 раза в г. Алматы, снизился объем субсидирования. Это привело к критическому положению всех автобусных парков. Обнаружилось, что отсутствует нормативная база для периода чрезвычайных ситуаций. Сейчас с акиматом г. Алматы мы планируем провести перерасчет тарифов на все маршруты, чтобы поднять объемы

субсидирования в 2 раза. В случае положительного результата, это мы тоже опишем в исследовательской работе. Парк весь иностранный, чтобы подготовиться к зиме, приобрести запасные части, расходные материалы, нужно за месяц вперед делать предоплату. Надеемся, что в течение 10 дней будет принята государственная программа по развитию пассажирских автобусных перевозок, будет проведено правительственное совещание с акимами регионов и городов. В отчете представлена статистика на 1.01.2020 – по количеству парков, возрастной структуре парков, статистика пассажиропотока, опыт работы в г. Алматы. Приведен международный опыт, даже в период пандемии.

Лавриненко Ю.И. В докладе и в самом исследовании не указаны подход, логика обоснования и обозначения регионального опыта. Описание как будет сформирована парадигма к внедрению этого опыта, тоже отсутствует.

Зачем приведены данные по грузообороту, его падению и т.д.? Замечания к статистике необходимо повернуть в сторону учета пассажирской работы, существующего учета в регионах, с соответствующим выходом на цель исследования. Этого в работе нет. Касательно, выхода на цифровизацию, достоверный учет, статистика, доходы, доверие и т.д. на 8 с., переработать в указанную сторону.

В анализе по численности автомобилей исключить грузовики. Здесь тоже должен быть акцент на пассажирскую работу. По безопасности движения (11 с.) – ДТП, причины, дорожная карта. Добавить о принятом решении по возврату контроля Комитету транспортного контроля. К этому, указать анализ и предложения, как в пассажирских перевозках обеспечить больший порядок.

По анализу финансовой ситуации (12 с.), указать уровень заработной платы с примерами, в сравнении с другими отраслями. И в сравнении с тем, что было, когда статус и внимание к пассажирским перевозкам были иные. Показать сравнительные варианты, вес, значение и т.д. Это будет к месту. Вы показали, что, в основном, собственники ИП. Обозначить эту политику более детально. Недостаточное понимание со стороны МНЭ ведет к дроблению, к усугублению проблем, отсутствию прогресса в развитии, нет баз технического обслуживания, ограничению возможности применения передовых технологий. Надо обозначить в полноте. Вы поверхностно указали, но это не соответствует уровню исследовательской работы.

Нелегалов, теневой оборот нужно оценить – криминал, потери. Вся политика дробления привела к тому, что имидж пассажирских предприятий, пассажирского транспорта по существу подорван. Недоверие со стороны маслихатов вызвано этими факторами. Нужно показать связь между принятыми решениями государственных органов и существующими последствиями последних лет. Сейчас иная ситуация, появились возможности обеспечить цивилизованный рынок пассажирских перевозок при понимании его глубинных моментов государственными органами и другими участниками. Обозначить муниципальные парки и др.

По разделам компенсации и субсидирования. Вывод со стороны КТ МИИР недостаточный. Если отраслевой орган активно не выполняет свои функции, то и соответствующие контрольно-надзорные органы тоже не защищают рынок. А если рынок провозглашен, охрана частной собственности и частных интересов в соответствии с законами правового государства, то правоохранительные органы должны спрашивать с МИО и государственных структур за выполнение документов, принятых на правительственном уровне. Это тоже нужно показать, отсюда вытекает необходимость изменений в законодательстве по повышению ответственности.

По тексту компенсации иногда доходят до четверти доходов компаний. Это тезис для исследования, требует практической определенности и полноты. Таблицы по субсидированию, компенсациям должны быть разделены. Общие цифры по субсидированию нужно конкретизировать, чтоб видеть детальную картину, которой не видно. На уровне страны сложно показать фактическое субсидирование, но на примере Алматы вы можете показать. Общие цифры отдельно, фактическое субсидирование до компаний дошло в таком объеме, потрачены по следующим статьям расходов. Указать, компенсаций нужен такой объем, получен другой. Разделение нужно для четкого понимания и оценки объемов субсидирования, компенсаций.

Выделение денег маслихатом с поддержкой республиканского бюджета – 60 млрд. тг, 32,9 млрд. тг. Показать, куда они разошлись по компаниям. Это исследовательского работа, мы вправе ожидать такие результаты. За 2019 г. надо фактически показать по предприятиям. По той же таблице, где расчетный тариф. Нужно сделать по этой схеме. Тогда будет понятно, куда пошли деньги, и на каких условиях. Частные компании, особенно в регионах, дотянуться до кредитов или денег по субсидированию, по выделенным деньгам на обновление парка, не в состоянии. Значит, это нужно описать в исследовании. Тогда выводы будут весомыми.

По коммунальным паркам, надо быть более объективными разработчикам исследования. Надо понимать позицию акиматов, ситуация в регионе ухудшалась, акимы часто меняются. Для быстрого решения проблем пассажирских перевозок в регионе, наиболее инициативные добились изменения в закон по коммунальным паркам, создали свои парки, выбрали финансирование. В результате, по стране, регионам общий процент обновления парка сдвинулся. Это факт. А то, что это в ущерб частникам, нужно конструктивно, обоснованно показать. Где-то решение было принято по обстоятельствам и рационально. Но если в целом оценивать ситуацию в отрасли, от этого получили выгоду такие-то стороны, а потеряли другие, для которых это трагедия, вопрос жизни и смерти. Полнее и подробнее описать эту ситуацию. На общественном форуме сказали, что частники уходят с рынка, как общая тенденция. Созданы такие объективные предпосылки для этого, было решение президента страны. Данный раздел нужно внимательно отработать, с научной точки зрения обосновать все позиции, рекомендации. Для исследования не совсем правильно, просто констатировать ситуацию.

Текст на 25 с. «Меры, принимаемые для снижения негативного воздействия пандемии, приведены в соответствующем разделе отчета» пояснить или уточнить.

По опросу 13 ассоциаций, не совсем определено. Большой перечень вопросов. Какое разделение вопросов на группы? Непонятно из текста. Сколько всего опросных листов? Раздел, по существу, на вопросы о порядке проведения и результатах опроса не отвечает. Раздел переработать, подробно описать порядок проведения и результаты опроса.

Таблицы 19 и 20 дублируются. Раздел «Законодательство в области общественного транспорта». Очень отвлеченно указано, о мнении иностранных экспертов. Вы делаете вывод по тексту, что рекомендуется тендер по цене из международного опыта.

Работа у нас целевая. Анализ европейских и других благополучных стран должен показать применимость и выборку их предложений к нашим условиям. Они себе многое могут позволить. Добавить анализ стран СНГ, Евразийского экономического союза, что ближе к нам. Для обоснования рекомендаций исследования. Рекомендации исследования должны быть обоснованными для практической реализации в РК.

Насколько полезна информация по коронавирусу в других странах, относительно более сложной ситуации у нас? Пересмотреть полезность этой информации в работе.

По СРО много спорных моментов, которые не обоснованы. В тексте указано «отсутствие готовности рынка к реализации госфункций по причине непонимания плюсов СРО и отсутствия стимулирующих мер к переходу в СРО» на 54 с. Тезис спорный. Государство продекларировало, нормативная база, рынок, структуры, которые должны выходить на СРО не всегда готовы. Раздел сделать более объективным, значительно сократить. Если вы хотите его привязать к учету и контролю за качеством обслуживания, то это и надо показывать.

По электронному билетированию, в выводах есть единая система как основа интеграции с системами метро, железных дорог. Опыт стран по нему нужен. Но нужно подачу конструктивно обосновывать. Просто описать тезисом в исследовательской работе этого недостаточно. Кто владелец программного обеспечения? В разных областях по-разному, привлекают иностранный софт. Не совсем пошло. Сегодня, есть отечественные разработки. Нужен в исследовании анализ по стоимости проектов, компенсации операторов, диспетчерский контроль, единая система. Раздел очень важный, как основа того алгоритма, который мы хотим обосновать и пропагандировать.

По прозрачности доходов. Обозначена билетно-учетная система, то, что отражено в правилах и электронное билетирование. И третий вариант, контроль местными органами на маршрутах. По существу, анализ плюсов и минусов по возможным злоупотреблениям

сокрытия доходов и пр., отсутствует в исследовании. Нужно обоснование, о необходимости электронного билетирования, единой системы, выход на интеграцию с другими видами транспорта и пр., - всё это требует обоснование, которые мы ждем от вас в этой исследовательской работе.

Описательный текст о действиях и мероприятиях КАО с 66 страницы убрать, это не отчет КАО, а исследовательская работа. Содержание текста работы должно соответствовать требованиям исследовательской работы и объективной позиции разработчиков.

По анализу выполнения Комплексной программы. Если вы в анализе финансового состояния разложите, куда деньги пошли, кто, что получил, и по субсидированию, и по компенсации, тогда можно сделать более объективный анализ выполнения Комплексной программы первой и выход на задачи второй Комплексной программы. И что мы от неё ожидаем, и что от неё ожидают перевозчики, а не просто иллюзорная картина. Ситуация усугублена коронавирусом, не готовность к зиме, решение многих моментов в чрезвычайном порядке, в т.ч. отсутствие нормативных актов т.д. – это будет гораздо веселее звучать.

В исследовании итог выводить на алгоритм шагов – обязательное субсидирование, доверие маслихата перевозчикам и обоснованное выделение субсидий. Для доверия маслихата нужно электронное билетирование. В Алматы успешный, серьезный опыт. Высвечены определенные доходы, доказана реальность той ситуации, которая существует. Рассчитали, показали маслихату, он на объективном основании принимает решение по субсидированию. Политическое решение об обязательном субсидировании, электронное билетирование как обязательное условие легализации и прозрачности доходов. Потом соответствующий договор акимата с перевозчиком. При обязательном субсидировании перевозчик берет на себя обязательства по оказанию качественных услуг, ответственности по штрафам. В целом, этот алгоритм должен быть расписан четко как вывод исследования, как нужно делать. Тарифная комиссия принимает соответствующее решение, электронное билетирование, обязательное субсидирование, обязательства перевозчиков по качеству оказания услуг. По результатам исследования вы должны к этому прийти и представить в отчете.

Бекмагамбетова Г.М. Оригинальность текста на антиплагиат составляет 84,8 %, что допустимо. Выводы содержит только первый раздел, в остальных вывода отсутствуют. В конце каждого раздела и подраздела должны быть конкретные, конструктивные выводы и рекомендации.

Часть 1.2 «Анализ финансово-экономического состояния пассажирских автоперевозок» необходимо дополнить информацией:

- о доходах предприятия, занятых в секторе автобусных перевозок, в сравнении с доходами предприятий других секторов транспорта;
- о заработной плате работников автопредприятий в сравнении с заработной платой других секторов;
- о динамике цен на ГСМ (предлагается использовать данные статистического сборника «Цены на нефть и продукты нефтепереработки в Республике Казахстан»), запасные части, поскольку согласно тексту отчета, рост цен на ГСМ и запасные части является одной из причин увеличения расходной части бюджета автопредприятий;
- информацией о примерной структуре затрат перевозчиков.

Раздел 1 также предлагается дополнить информацией о состоянии автобусного парка и его обновлении, проблемах в рассматриваемой области. Достаточно подробная характеристика парка содержалась в отчете по проекту, осуществленному за счет целевого финансирования КФ «KAZLOGISTICS» в 2018 году, «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». В настоящем отчете разработчики могли бы отразить изменения за два последних года, которые бы позволили понять тенденции. Включить в отчет описание текущей системы организации перевозок, соответствующие схемы, а также схемы финансирования и субсидирования перевозок.

В разделе 4 предлагается рассмотреть международный опыт внедрения саморегулирования в области автобусных перевозок, отразить мнение субъектов рынка на внедрение саморегулирования.

Согласно техническому заданию результаты анализа должны включать карты (блок-схемы) проблем, вызовы и возможности развития, оценку рисков, вместе с тем данная информация в отчете отсутствует.

Исходя из названия проекта и его цели предлагается подробнее рассмотреть опыт Алматы, Нур-Султан, Атырауской, Акмолинской и Актыбинской областей по внедрению электронного билетирования и эффекты от его внедрения. Замечания по оформлению указаны в экспертном заключении.

Уразбахтин В.Р. Интересная и полезная исследовательская работа, с которой мы ознакомились. Требуется уделить внимание самому технологическому процессу в организации пассажирских перевозок, который должен быть отражен в исследовании.

Смирнов В.Б. В составлении расписания, на основе которого затем осуществляется диспетчерское управление движением пассажирского транспорта, есть важная проблема, влияющая на затратную часть. Маслихат при планировании субсидий закладывает параметр «количество рейсов». В реальности этот параметр меняется от ситуации на линии, от пассажиропотока, от сезонов года. При планировании, если мы укажем меньше этот параметр, то перевозчик теряет в субсидиях. Возникает дилемма, чтобы перевозчик не потерял в деньгах, мы планируем количество рейсов, которое запланировал маслихат. Фактически по существующему пассажиропотоку, в течение дня, потребность в автобусах значительно меняется от часа пик до середины дня, когда такого количества автобусов не нужно. Но если мы ориентируемся по пассажиропотоку, то количество рейсов не будет выполняться.

Надо эту проблему показать. Возможно, внести изменения в процесс формирования субсидий, чтобы её исключить. Правильно я должен делать расписание от существующего пассажиропотока и складывающейся ситуации на линии.

Лавриненко Ю.И. Можно ли ввести более точный учет пассажиров для каждого перевозчика?

Уразбахтин В.Р. Это обязательно мы учитываем как важный показатель, и стараемся его точнее просчитывать. Также учитывается регулярность движения, регулярность выхода машин и количество пассажиров.

Лавриненко Ю.И. В исследовании по этой проблеме нужно указать шаги. Вводить контрольные цифры для каждого перевозчика по пассажирам или вводить удельный показатель субсидирования на пассажиров. Сформулировать конкретное предложение.

Уразбахтин В.Р. Показателями Центрального диспетчерского управления Транспортного холдинга при обосновании субсидирования являются учет пассажиропотока и выполнение рейсов. Это есть два основных показателя. В нашем заключении мы дадим свои рекомендации.

Лавриненко Ю.И. Ключевой момент – это договор с перевозчиком. Это в исследовании должно быть отражено. Посыл однозначный, акимат обеспечивает субсидирование в полном объеме. Перевозчик берет на себя обязательства по определенному пассажиропотоку, по выполнению рейсов и еще какие-то качественные обязательства, ответственность перевозчика. Можно привести в исследовании типовой договор с перевозчиком со всеми стимулами и обязательствами, которые вы закладываете?

Уразбахтин В.Р. Для перевозчика не является количество пассажиров ключевым показателем. Сведения о фактическом количестве перевезенных пассажиров фиксируется и передается в центр. Для него важным показателем выступает процесс регулярности и выполнение заданного количества рейсов. Вы правильно заметили, в договоре указаны штрафные санкции, если он не выполнит в полном объеме, некачественно и пр. Что влияет на процесс регулярности и процесс субсидирования по итогу месяца. Организованы условия обратной связи от пассажиров, если перевозчик не довозит, провозит мимо остановочных пунктов, некорректно водители себя ведут, то его тоже штрафуют, после подтверждения фактов. Это учитывается при субсидировании и перевозчик не дополучает финансирование. Есть алгоритм и регламент по этим ситуациям.

Лавриненко Ю.И. Вы закладываете возможность интеграции, использования билетов на других видах транспорта?

Уразбахтин В.Р. У нас работает штатная группа разработчиков, мы разрабатываем собственное программное обеспечение при участии канадских и российских специалистов. Вопрос интеграции стоит на повестке дня. Мы себя позиционируем не только как транспортную, но и как, ИТ-компанию. Международный опыт обширный и разный. Для некоторых проектов электронного билетирования (офлайн- , онлайн- билетирование, чекин, чекаут и пр.) есть готовность в условиях г. Алматы, для других еще нет. У вас ситуация иная чекин в одно месте, чекаут в другом. Здесь может быть реализован другой подход. У нас с вами разница в пассажиропотоке.

Лавриненко Ю.И. В экспертном заключении обозначьте свои оценки по возможности интеграции. Для движения дальше, либо нужна интеграционная система на уровне области или республики, чтобы все интегрировать, либо это создается по стыкам приложений, как складывание мозаики. Какой в этом отношении оптимальный путь, чтобы прогрессивно двигаться?

Исабеков М.У. Файл текста исследования необходимо оформить в соответствии с требованиями. Также исключить из текста 7 страниц о международном опыте идентичных тексту исследования 2018 года.

Решили:

1. Разработчикам исследовательской работы до 10 сентября т.г. учесть предложения и устранить замечания (приложение) по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточного отчета.
2. Разработчикам до 15 сентября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» доработанный по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям технического задания.
3. Экспертам Транспортного холдинга Алматы рекомендуется представить экспертное заключение, рекомендации и предложения по содержанию промежуточного отчета до 28 августа т.г.
4. Разработчикам исследовательской работы определить дату, формат проведения и список участников круглого стола в октябре месяце т.г.
5. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)»

Председатель:

Ю.И. Лавриненко

Секретарь:

М. Исабеков

Чек-лист устранения замечаний промежуточного отчета КАО от 21.08.20

№	Замечание	✓
1.	В докладе и в самом исследовании указать подход, логику обоснования и обозначения регионального опыта. Описание как будет сформирована парадигма к внедрению этого опыта, тоже отсутствует.	<input type="checkbox"/>
2.	Зачем приведены данные по грузообороту, его падению и т.д.? Замечания к статистике необходимо повернуть в сторону учета пассажирской работы, существующего учета в регионах, с соответствующим выходом на цель исследования. Этого в работе нет. Касательно, выхода на цифровизацию, достоверный учет, статистика, доходы, доверие и т.д. на 8 с., переработать в указанную сторону.	<input type="checkbox"/>
3.	В анализе по численности автомобилей исключить грузовики. Должен быть акцент на пассажирскую работу.	<input type="checkbox"/>
4.	По безопасности движения (11 с.) – ДТП, причины, дорожная карта. Добавить о принятом решении по возврату контроля Комитету транспортного контроля. К этому, указать анализ и предложения, как в пассажирских перевозках обеспечить больший порядок.	<input type="checkbox"/>
5.	По анализу финансовой ситуации (12 с.), указать уровень заработной платы с примерами, в сравнении с другими отраслями. И в сравнении с тем, что было, когда статус и внимание к пассажирским перевозкам были иные. Показать сравнительные варианты, вес, значение и т.д.	<input type="checkbox"/>
6.	Вы показали, что, в основном, собственники ИП. Обозначить эту политику более детально. Недостаточное понимание со стороны МНЭ ведет к дроблению, к усугублению проблем, отсутствию прогресса в развитии, нет баз технического обслуживания, ограничению возможности применения передовых технологий. Надо обозначить в полноте. Вы поверхностно указали, но это не соответствует уровню исследовательской работы.	<input type="checkbox"/>
7.	Нелегалов, теневой оборот нужно оценить – криминал, потери. Вся политика дробления привела к тому, что имидж пассажирских предприятий, пассажирского транспорта по существу подорван. Недоверие со стороны маслихатов вызвано этими факторами. Нужно показать связь между принятыми решениями государственных органов и существующими последствиями последних лет. Сейчас иная ситуация, появились возможности обеспечить цивилизованный рынок пассажирских перевозок при понимании его глубинных моментов государственными органами и другими участниками. Обозначить муниципальные парки и др.	<input type="checkbox"/>
8.	По разделам компенсации и субсидирования. Вывод со стороны КТ МИИР недостаточный. Если отраслевой орган активно не выполняет свои функции, то и соответствующие контрольно-надзорные органы тоже не защищают рынок. А если рынок провозглашен, охрана частной собственности и частных интересов в соответствии с законами правового государства, то правоохранительные органы должны спрашивать с МИО и государственных структур за выполнение документов, принятых на правительственном уровне. Это тоже нужно показать, отсюда вытекает необходимость изменений в законодательстве по повышению ответственности.	<input type="checkbox"/>
9.	По тексту компенсации иногда доходят до четверти доходов компаний. Это тезис для исследования, требует практической определенности и полноты. Таблицы по субсидированию, компенсациям должны быть разделены. Общие цифры по субсидированию нужно конкретизировать, чтоб видеть детальную картину, которой не видно. На уровне страны сложно показать фактическое субсидирование, но на примере Алматы вы можете показать. Общие цифры отдельно, фактическое субсидирование до компаний дошло в таком объеме, потрачены по следующим статьям расходов. Указать, компенсаций нужен такой объем, получен другой. Разделение нужно для четкого понимания и оценки объемов субсидирования, компенсаций.	<input type="checkbox"/>
10.	Выделение денег маслихатом с поддержкой республиканского бюджета. Показать, куда они разошлись по компаниям. За 2019 г. надо фактически показать по предприятиям. По той же таблице, где расчетный тариф. Нужно сделать по этой схеме, чтобы было понятно, куда пошли деньги, и на каких условиях.	<input type="checkbox"/>
11.	Частные компании, особенно в регионах, дотянуться до кредитов или денег по субсидированию, по выделенным деньгам на обновление парка, не в состоянии. Значит, это нужно описать в исследовании. Тогда выводы будут весомыми.	<input type="checkbox"/>
12.	По коммунальным паркам, надо быть более объективными разработчикам исследования. Надо понимать позицию акиматов, ситуация в регионе ухудшалась, акимы часто меняются. Для быстрого решения проблем пассажирских перевозок в регионе, наиболее инициативные добились изменения в закон по коммунальным паркам, создали свои парки, выбили финансирование. В результате, по стране, регионам общий процент обновления парка сдвинулся. Это факт. А то, что это в ущерб частникам, нужно конструктивно, обоснованно показать. Где-то решение было принято по обстоятельствам и рационально. Но если в целом оценивать ситуацию в отрасли, от этого получили выгоду такие-то стороны, а потеряли другие, для которых это трагедия, вопрос жизни и смерти. Полнее и подробнее описать эту ситуацию. На общественном форуме сказали, что частники уходят с рынка, как общая тенденция. Созданы такие объективные предпосылки для этого, было решение президента страны. Данный раздел нужно внимательно отработать, с научной точки зрения обосновать все позиции, рекомендации. Для исследования не совсем правильно, просто констатировать ситуацию.	<input type="checkbox"/>
13.	Текст на 25 с. «Меры, принимаемые для снижения негативного воздействия пандемии, приведены в соответствующем разделе отчета» пояснить или уточнить.	<input type="checkbox"/>
14.	По опросу 13 ассоциаций, не совсем определено. Большой перечень вопросов. Какое разделение вопросов на группы? Непонятно из текста. Сколько всего опросных листов? Раздел, по существу, на вопросы о порядке проведения и результатах опроса не отвечает. Раздел переработать, подробно описать порядок проведения и результаты опроса.	<input type="checkbox"/>
15.	Таблицы 19 и 20 дублируются. Раздел «Законодательство в области общественного транспорта». Очень отвлеченно указано, о мнении иностранных экспертов. Вы делаете вывод по тексту, что рекомендуется тендер по цене из международного опыта.	<input type="checkbox"/>
16.	Работа у нас целевая. Анализ европейских и других благополучных стран должен показать применимость и выборку их предложений к нашим условиям. Они себе многое могут позволить. Добавить анализ стран СНГ, Евразийского экономического союза, что ближе к нам. Для обоснования рекомендаций исследования. Рекомендации исследования должны быть обоснованными для практической реализации в РК.	<input type="checkbox"/>
17.	Насколько полезна информация по коронавирусу в других странах, относительно более сложной ситуации у нас? Пересмотреть полезность этой информации в работе.	<input type="checkbox"/>
18.	По СРО много спорных моментов, которые не обоснованы. В тексте указано «отсутствие готовности рынка к	<input type="checkbox"/>

	реализации госфункций по причине непонимания плюсов СРО и отсутствия стимулирующих мер к переходу в СРО» на 54 с. Тезис спорный. Государство продекларировало, нормативная база, рынок, структуры, которые должны выходить на СРО не всегда готовы. Раздел сделать более объективным, значительно сократить. Если вы хотите его привязать к учету и контролю за качеством обслуживания, то это и надо показывать.	
19.	По электронному билетированию, в выводах есть единая система как основа интеграции с системами метро, железных дорог. Опыт стран по нему нужен. Но нужно подачу конструктивно обосновывать. Просто описать тезисом в исследовательской работе этого недостаточно. Кто владелец программного обеспечения? В разных областях по-разному, привлекают иностранный софт. Не совсем пошло. Сегодня, есть отечественные разработки. Нужен в исследовании анализ по стоимости проектов, компенсации операторов, диспетчерский контроль, единая система. Раздел очень важный, как основа того алгоритма, который мы хотим обосновать и пропагандировать.	<input type="checkbox"/>
20.	По прозрачности доходов. Обозначена билетно-учетная система, то, что отражено в правилах и электронное билетирование. И третий вариант, контроль местными органами на маршрутах. По существу, анализ плюсов и минусов по возможным злоупотреблениям сокрытия доходов и пр., отсутствует в исследовании. Нужно обоснование, о необходимости электронного билетирования, единой системы, выход на интеграцию с другими видами транспорта и пр., - всё это требует обоснование, которые мы ждем от вас в этой исследовательской работе.	<input type="checkbox"/>
21.	Описательный текст о действиях и мероприятиях КАО с 66 страницы убрать, это не отчет КАО, а исследовательская работа.	<input type="checkbox"/>
22.	По анализу выполнения Комплексной программы. Если вы в анализе финансового состояния разложите, куда деньги пошли, кто, что получил, и по субсидированию, и по компенсации, тогда можно сделать более объективный анализ выполнения Комплексной программы первой и выход на задачи второй Комплексной программы. И что мы от неё ожидаем, и что от неё ожидают перевозчики, а не просто иллюзорная картина.	<input type="checkbox"/>
23.	В исследовании итог выводить на алгоритм шагов – обязательное субсидирование, доверие маслихата перевозчикам и обоснованное выделение субсидий. В целом, этот алгоритм должен быть расписан четко как вывод исследования, как нужно делать. Представить в отчете.	<input type="checkbox"/>
24.	Выводы содержит только первый раздел, в остальных выводы отсутствуют. В конце каждого раздела и подраздела должны быть конкретные, конструктивные выводы и рекомендации.	<input type="checkbox"/>
25.	Часть 1.2 «Анализ финансово-экономического состояния пассажирских автоперевозок» необходимо дополнить информацией: - о доходах предприятия в секторе автобусных перевозок, в сравнении с доходами предприятий других секторов транспорта; - о заработной плате работников автопредприятий в сравнении с заработной платой других секторов; - о динамике цен на ГСМ (предлагается использовать данные статистического сборника «Цены на нефть и продукты нефтепереработки в Республике Казахстан»), запасные части, поскольку согласно тексту отчета, рост цен на ГСМ и запасные части является одной из причин увеличения расходной части бюджета автопредприятий; - информацией о примерной структуре затрат перевозчиков.	<input type="checkbox"/>
26.	Раздел 1 также предлагается дополнить информацией о состоянии автобусного парка и его обновлении, проблемах в рассматриваемой области.	<input type="checkbox"/>
27.	В настоящем отчете разработчики могли бы отразить изменения за два последних года, которые бы позволили понять тенденции.	<input type="checkbox"/>
28.	Включить в отчет описание текущей системы организации перевозок, соответствующие схемы, а также схемы финансирования и субсидирования перевозок.	<input type="checkbox"/>
29.	В разделе 4 рассмотреть международный опыт внедрения саморегулирования в области автобусных перевозок, отразить мнение субъектов рынка на внедрение саморегулирования.	<input type="checkbox"/>
30.	Согласно ТЗ результаты анализа должны включать карты (блок-схемы) проблем, вызовы и возможности развития, оценку рисков, вместе с тем данная информация в отчете отсутствует.	<input type="checkbox"/>
31.	Исходя из названия проекта и его цели, предлагается подробнее рассмотреть опыт Алматы, Нур-Султан, Атырауской, Акмолинской и Актюбинской областей по внедрению электронного билетирования и эффекты от его внедрения. Замечания по оформлению указаны в экспертном заключении.	<input type="checkbox"/>
32.	Требуется уделить внимание самому технологическому процессу в организации пассажирских перевозок, который должен быть отражен в исследовании.	<input type="checkbox"/>
33.	В составлении расписания, на основе которого затем осуществляется диспетчерское управление движением пассажирского транспорта, есть важная проблема, влияющая на затратную часть. Надо эту проблему показать.	<input type="checkbox"/>
34.	Предложить, как ввести более точный учет пассажиров для каждого перевозчика. В исследовании по этой проблеме нужно указать шаги. Вводить контрольные цифры для каждого перевозчика по пассажирам или вводить удельный показатель субсидирования на пассажиров. Сформулировать конкретное предложение.	<input type="checkbox"/>
35.	Привести в исследовании примеры для типового договора с перевозчиком: требований по пассажиропотоку, по регулярности рейсов, обязательства, ответственность и стимулы для перевозчика.	<input type="checkbox"/>
36.	Показать возможность интеграции, использования билетов на других видах транспорта.	<input type="checkbox"/>
37.	Обозначить оценки по возможности интеграции. Для движения дальше, либо нужна интеграционная система на уровне области или республики, чтобы все интегрировать, либо это создается по стыкам приложений. Какой в этом отношении оптимальный путь, чтобы прогрессивно двигаться?	<input type="checkbox"/>
38.	Также исключить из текста 7 страниц о международном опыте идентичных тексту исследования 2018 года.	<input type="checkbox"/>
39.	Файл текста исследования необходимо оформить в соответствии с требованиями.	<input type="checkbox"/>