

ПРОТОКОЛ

круглого стола по обсуждению промежуточного отчета ОЮЛ «Союз автотранспортников РК» на тему: **«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»**

г. Алматы

26 сентября 2018 г.

Присутствовали:

от СТК «Казлогистик»

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума;
2. Альмагамбетов К.Е., генеральный директор,
3. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда;
4. Милишихин Д.О., исполнительный директор по автотранспорту;

от НПП «Атамекен»

5. Дженалинов Р.Ж., директор Департамента логистики и перевозок;

от МИР РК

6. Оспанов Т.М., нач. Управления автомобильного транспорта КТ МИР РК;

от Союз автотранспортников РК (КАО)

7. Алигужинов С.К., Председатель Правления, *председатель*;
8. Аманбаев С.Ш., генеральный директор;
9. Июнусов С.И., член Правления;
10. Алдабергенов Б.М., заместитель генерального директора;
11. Бейсенбинов Ш.Р., главный специалист, *секретарь*;

от региональных ассоциаций КАО

12. Жайсанова И.А., председатель Ассоциации пассажирских перевозчиков автомобильного транспорта РК;
 13. Ахатова Д.А., вице-президент Ассоциации предприятий пассажирских перевозок г. Алматы;
 14. Буралкин А.О., председатель Ассоциации автотранспортников Карагандинской обл.;
 15. Калимолдин С.К., председатель Ассоциации автобусных перевозчиков и вокзалов Алматинской обл.;
 16. Кушнеров Л.П., председатель Ассоциации автобусных перевозчиков и вокзалов Костанайской обл.;
 17. Беккайыр Н.М., председатель Ассоциации автобусных перевозчиков и вокзалов Западно-Казахстанской обл.;
 18. Рысбаев Б.Х., зам. ген. директора ТОО «ГринБас компания»;
- #### *от ТОО «НИИ ТК»*
19. Сербаяева Н.Я., гл. специалист.

Повестка:

1. Рассмотрение промежуточного отчета по проекту: «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», реализуемого за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

2. Обсуждение Методических рекомендаций для местных исполнительных органов, подготовленных ОЮЛ «Союз автотранспортников РК».

Выступили: Алигужинов С.К. ознакомил участников с повесткой дня и проведением работ по проекту: «Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (внутригородских, межобластных) перевозок и методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок».

Аманбаев С.Ш. представил основные результаты промежуточного отчета исследовательской работы.

Буралкин А. О. По ходу выполнения проекта были учтены замечания и предложения ассоциаций. Подтверждаем актуальность проведенной работы. Поддерживаем планы Управления автомобильного транспорта КТ МИР РК по совершенствованию НПА. КАО в настоящее время активно участвует в деятельности рабочей группы по внесению изменений в законодательные акты, касающиеся автотранспорта. Просим НПП РК «Атамекен» активно поддерживать соблюдение в регионах добросовестной конкуренции.

Беккайыр Н.М. Подтверждаем, что в регионах отсутствует контроль за МИО по выполнению норм законодательства. Необходимо изменить НПА, чтобы тариф пересматривался систематически в соответствии с инфляцией.

Оспанов Т.Б. Предложил инициировать в Мажилисе Парламента РК рассмотрение и принятие отдельного законопроекта по вопросам пассажирского автотранспорта.

Дженалинов Р.Ж. НПП РК «Атамекен» уделяет особое внимание соблюдению принципов добросовестной конкуренции. Приняты меры по внесению изменений в ППРК № 1095, исключая участие государства в предприятиях в рыночной среде. Идёт работа с Министерством национальной экономики и Комитетом государственных доходов по вопросам освобождения предприятий пассажирского автотранспорта от КПП и НДС.

Лавриненко Ю.И. поддержал необходимость и наработки по методическим рекомендациям для государственных органов, и обозначил следующие предложения и замечания к промежуточному отчету:

- 1) Представленная исследовательская работа – это уже третье исследование КАО, и необходимо показать преемственность и учет наработок предыдущих двух исследовательских работ КАО – проект № 1 «Экономическое обоснование освобождения от уплаты КПП и НДС организаций, осуществляющих деятельность в сфере пассажирских, автобусных, городских и пригородных перевозок в РК» (2015) и проект № 2 «Анализ состояния и оценка эффективности обновления парка автотранспортных средств РК» (2016).
- 2) В цели работы указать все виды пассажирских автобусных перевозок.
- 3) Отсутствует вопрос о деятельности надзорных органов, которые должны контролировать невыполнение мероприятий, функций представителями Министерства по инвестициям и развитию РК.
- 4) В работе проблемы и причины сводятся к специалистам Комитета транспорта, а есть министр и его заместители, которые наделены гораздо большими полномочиями для решения текущих и стратегических проблем.

- 5) Показать, что сегодня отсутствует контроль за действиями МИО, не выполнение ими своих компетенций приводит к проблемным ситуациям.
- 6) Комплексный план обозначен как достижение, но не показано, какие вопросы упущены. Судя по освещению проблем пассажирских перевозок в СМИ и статистике, объемы субсидирования увеличились в несколько раз, что говорит об эффективности работы государственных органов. В работе это не показано, в результате руководство и представители МИР РК не будут видеть, что ситуация меняется. Следует отметить, положение и актуальные данные по субсидированию в 2018 году. Показать необходимость системного контроля и решение вопросов, которые не вошли в Комплексный план.
- 7) Формирование коммунальных парков фактически происходит в незаконном порядке. Коммунальные парки забирают лучшие маршруты и банкротят бизнес. В работе необходимо рассмотреть юридическую правомерность создания государственных коммунальных предприятий. Процедура должна быть узаконена и регламентирована, в т.ч. обозначена ответственность МИО. Необходимо рассмотреть роль надзорных органов по вопросам соблюдения норм законодательства МИО.
- 8) Обоснование перехода от упрощенного налогообложения требует прояснения. Доля перевозчиков 80 % - это предприниматели с 1-2 автобусами. С отменой упрощенного налогообложения спешить не следует. Приоритетно важно решить вопрос об освобождении от КПП, НДС и исполнение МИО обязательств по субсидированию.
- 9) Правильно выявлено появление новой структуры перевозчик-арендатор и недостаток ответственности участвующих на маршрутах ИП. Недостаток ответственности создает условия для финансовых нарушений и соответственно формирует отрицательное мнение у общества и СМИ о законности и порядке на пассажирских перевозках. Это требует более глубокого анализа в работе.
- 10) В отчете предлагается централизация диспетчерских служб на уровне области. Для интеграции сведений (билетирования пассажиров и пр.) на единой платформе сбора и обработки общей информации на уровне города, области, республики должна быть одна информационная система. А диспетчерских служб, которые используют единую информационную систему, может быть несколько.
- 11) В работе приведен большой перечень НПА для внесения изменений. Это отдельно нужно обсуждать на заседаниях подкомитета и комитета в НПП РК «Атамекен», рабочих группах МИР РК. Методические рекомендации для МИО также необходимо обсудить в рабочей группе и на ближайшем расширенном заседании подкомитета НПП. Необходимо провести активную работу, чтобы утвердить методические рекомендации для МИО уполномоченным государственным органом. Также возможно рассмотрение и утверждение «Методички для МИО» в Правительстве РК в рамках реализации комплексной программы.

Рысбаев Б.Х. В связи с тяжёлым положением автобусных парков необходимо усилить Комплексную программу по развитию пассажирских автобусных перевозок, расширив перечень мероприятий и придав ей статус

государственной. Необходимо привлечь исследовательские институты для расчёта экономической эффективности для государства при обеспечении субсидирования убытков перевозчиков в виде налоговых поступлений, увеличения числа рабочих мест, обеспечения ПДД и высококачественного обслуживания пассажиров;

Кушнеров Л.П. привел ряд проблем и возникшие вокруг них ситуации, в области пассажирского автотранспорта:

- по решению проблем с нелегальными перевозками нет эффективной работы. Суды принимают решения в пользу нелегальных перевозчиков, которые тем самым чувствуют безнаказанность и продолжают свою деятельность, во вред законопослушным перевозчикам. Таким образом, нет справедливой конкуренции! Необходима помощь, чтобы довести дела до Верховного Суда РК с принятием справедливых решений;
- при бездействии контрольных органов, широко эксплуатируются трёхдверные транспортные средства, по идее не имеющие права эксплуатации. Пользуясь коллизиями и неконкретностью НПА, эти «перевозчики» прикрываются графой транспортных средств «прочие»;
- проблемы организации международных перевозок с РФ, когда казахстанским предпринимателям не дают права участия на конкурсах. Приведён пример, когда один маршрут пришлось открывать три года. Казахские предприятия не могут осуществлять перевозки в дни, когда обслуживание международных маршрутов должны проводить российские перевозчики, но они их не осуществляют.

Исабеков М. дал замечания по оформлению и содержанию промежуточного отчета по проекту:

- 1) По техническому осмотру представлены данные за 2015 г., желательно дать данные за 2016 и 2017 гг.;
- 2) Сгруппировать, систематизировать в конце каждого подраздела проблемы, описанные в разделе 1 «Состояние ...» по табличной структуре – проблемная ситуация, как должно быть, причины, решения (прилагается);
- 3) SWOT-анализ дополнить выводами;
- 4) Материалы (анкеты, сколько респондентов, ответы, как собирали и обрабатывали сведения), подтверждающие опрос;
- 5) Отсутствует обзор лучших международных практик по решению конкретных проблем пассажирских автоперевозок;
- 6) Описать, что является основанием для комплексных (системных) мер;
- 7) В методике рекомендуется мероприятия, порядок, функции участников показать в виде блок-схем алгоритмов, бизнес-процессов или таблиц взаимодействия. Указанными средствами пользуются госорганы при описании своих государственных услуг.
- 8) В методике не указаны: а) единое толкование терминов, понятий и этапов, б) ясный свод правил, обязанности и права сторон, в) рекомендации с практическими примерами;
- 9) Сравнительные таблицы по внесению изменений в НПА и проект типового договора вынести в приложение.

Избасаров Е.Д. поблагодарил присутствующих за участие в круглом столе, призвал представителей госорганов, общественных организаций и представителей науки и образования к тесному сотрудничеству по подготовке кадров.

Решили:

1. В целом, одобрить промежуточный отчет по проекту: «Разработка комплексных мер развития пассажирских автобусных (внутригородских, межобластных) перевозок и методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок».

2. Разработчикам устранить замечания по промежуточному отчету до 8 октября 2018 г. и представить его в отпечатанном варианте согласно требованиям по оформлению в Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS».

3. Доработать структуру и содержание Методических рекомендаций для перевозчиков и представителей местных исполнительных органов по организации пассажирских автобусных перевозок до 22 октября 2018 г. с целью последующего обсуждения в рабочих группах.

Председатель:



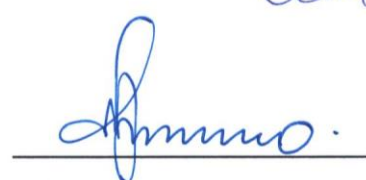
Алигулинов С.К.

Секретарь:

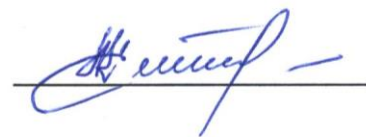


Бейсембинов Ш-З.Р.

Согласовано:



Лавриненко Ю.И.



Алмагамбетов К.Е.



Исабеков М.У.