



ЖОБАНЫ ОРЫНДАУ БОЙЫНША ЕСЕП

"Жолаушылар автомобиль тасымалдарын ұйымдастырудың табысты өңірлік тәжірибесін талдау (электрондық билеттеу, кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету, міндетті субсидиялау), кәсіпорындар, мемлекеттік органдар үшін және заңнамалық базаны жетілдіру бойынша ұсынымдар әзірлеу»

Жобаны орындау "KAZLOGISTICS" корпоративтік қорының мақсатты қаржыландыруы есебінен жүзеге асырылды. Зерттеу материалдарына Барлық құқықтар "KAZLOGISTICS" корпоративтік қорына тиесілі.

Алматы - 2020

ӘЗІРЛЕУШІЛЕР ТОБЫ:

- ҚР бұрынғы Көлік министрі, ҚАО Басқарма төрағасы, Құрметті автокөлік иесі, автобуспен жолаушылар тасымалы бойынша сарапшы - **Әліғұжинов Серік Қарабатырұлы;**

- Қазақстан автокөлікшілер одағы Бас директорының орынбасары, техника ғылымдарының кандидаты, Құрметті автокөлікші, автобуспен жолаушылар тасымалы бойынша сарапшы – **Алдабергенов Болат Мыхаевич;**

- Қарағанды облысы автокөлікшілер қауымдастығының директоры, Құрметті автокөлікші, автобуспен жолаушылар тасымалдау бойынша сарапшы – **Буралкин Айнитдин Амирбекович;**

- Зерттеуді орындау жөніндегі жұмыс тобының жетекшісі, Құрметті автокөлік иесі, автокөлік саласы бойынша сарапшы-ҚР автокөлік қызметкерлері одағының Бас директоры – **Аманбаев Сабит Шаяхметович;**

- Безендіру, дизайн және материалдарды дайындау бойынша маман - **Табашникова Вера Васильевна.**

МАЗМҰНЫ

ҚЫСҚАРТУЛАРДЫҢ, ШАРТТЫ БЕЛГІЛЕРДІҢ, СИМВОЛДАРДЫҢ, БІРЛІКТЕРДІҢ ЖӘНЕ ТЕРМИНДЕРДІҢ ТІЗБЕСІ.....	5
Кіріспе.....	6
1. АВТОБУС ТАСЫМАЛДАРЫНЫҢ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУ	7
1.1. Жолаушылар автокөлігінің жай-күйін талдау-ұйымдастырушылық, техникалық аспектілер	7
1.2. Мемлекеттік реттеу	36
1.3. Жолаушылар тасымалының қаржы-экономикалық жағдайын талдау	38
«Д» САНАТЫНДАҒЫ ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІҢ ТАПШЫЛЫҒЫ	42
КӨЛЕҢКЕЛІ ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ ЗАҢСЫЗ ТАСЫМАЛДАУ	44
1-тарау бойынша қорытындылар.	61
2. ЖОЛАУШЫЛАР АВТОКӨЛІК ҚЫЗМЕТТЕРІ НАРЫҒЫНЫҢ СУБЪЕКТІЛЕРІНЕ САУАЛНАМА ЖҮРГІЗУ	62
2.1. Жолаушылар автокөлігі кәсіпорындарына сауалнама жүргізу	62
2.2. Сауалнама нәтижелері және жауаптарды қысқаша талдау	64
АВТОБУС ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛЫН SWOT – ТАЛДАУ	73
<i>Ескерту: Қазақстан автокөлік Одағы дайындаған</i>	73
SWOT талдау бойынша қорытындылар.....	73
3. ЖОЛАУШЫЛАР АВТОКӨЛІГІН ҰЙЫМДАСТЫРУ МЕН ДАМУДЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ.....	74
3.1. Халықаралық тәжірибе	75
3.2. Қоғамдық көлік кәсіпорындарын қаржылық қолдау бойынша әлемдік тәжірибе	78
3.3. COVID-19 коронавирус пандемиясының теріс салдарын азайту жөніндегі әлемдік тәжірибе	80
4. САЛАНЫҢ ӨЗІН-ӨЗІ РЕТТЕУГЕ КӨШУІ.....	85
4.1. Жалпы ережелер бойынша саморегулированию	85
4.2. Жолаушылар автотасымалдарының жұмыс істеуін ӨРҰ қағидаттарына көшіру қажеттілігі	87
4.3. Мероприятия по переходу автотранспорта на СРО	87
5. ҚАЗАҚСТАНДА ТАРАТУ ҮШІН ҰСЫНЫЛАТЫН ЖОЛАУШЫЛАР АВТОБУС ТАСЫМАЛДАРЫН ҰЙЫМДАСТЫРУ БОЙЫНША АЛМАТЫ ҚАЛАСЫНЫҢ ТӘЖІРИБЕСІ.....	89
5.1. Алматыдағы көлік және жолаушылар ағынының саны	90
5.2. Қаланың Жолаушылар тасымалы кәсіпорындары қауымдастығының Алматы қаласының ЖАО-мен өзара іс-қимылы	92
5.3. Алматы қаласында әлеуметтік маңызы бар маршруттарды субсидиялау	94
5.4. Электрондық билеттеу (ЭБ) Алматыда.....	96
5.5. Орталық диспетчерлік қызмет (ҚҚТ).....	98
5.6. Автобус тасымалдарының инфрақұрылымын дамыту	101
6. ОЗЫҚ ӨҢІРЛІК ТӘЖІРИБЕНІ ТАРАТУ БОЙЫНША МЕМЛЕКЕТТІК ОРГАНДАР МЕН БИЗНЕС-ОРТАҒА АРНАЛҒАН ҰСЫНЫМДАР	104

6.1. Озық өңірлік тәжірибені тарату бойынша мемлекеттік органдарға ұсынымдар	104
6.2. Жолаушылар көлігі автокәсіпорындарының және олардың қауымдастықтарының ұсынымдары	106
Жобаның жетістіктері:	111
Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:	112
ҚОСЫМШАЛАР	113

ҚЫСҚАРТУЛАРДЫҢ, ШАРТТЫ БЕЛГІЛЕРДІҢ, СИМВОЛДАРДЫҢ, БІРЛІКТЕРДІҢ ЖӘНЕ ТЕРМИНДЕРДІҢ ТІЗБЕСІ

АСПР	– ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар жөніндегі агенттігі
ИИДМ	– ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі
ҰЭМ	– ҚР Ұлттық экономика министрлігі
Қаржымині	– ҚР Қаржы министрлігі
ІІМ	– ҚР Ішкі істер министрлігі
ҰКП	– "Атамекен" ҚР Ұлттық Кәсіпкерлер Палатасы»
ЖАО	– Жергілікті атқарушы орган
УО	– уәкілетті орган
КАО	– Қазақстан Автокөлік одағы
НҚА	– Нормативтік құқықтық актілер
УАТ	– автомобиль көлігі басқармасы
АТ	– Автомобиль көлігі
АТП	– автокөлік кәсіпорны
ӘПК	– коммуналдық автокөлік кәсіпорны
АҚЖ	– азаматтық-құқықтық жауапкершілік
ӨК	– ҚР Кәсіпкерлік Кодексі
АТС	– автокөлік құралы
БАҚ	– бұқаралық ақпарат құралдары
ШОБ	– шағын орта бизнес
ЖК	– жеке кәсіпкер
ҚҚС	– қосылған құн салығы
КТС	– корпоративтік табыс салығы
ЖШС	– жауапкершілігі шектеулі серіктестік
ЖК	– жеке кәсіпкер
BDD	– жол қауіпсіздігі

КІРІСПЕ

Осы "жолаушылар автомобиль тасымалдарын ұйымдастырудың табысты өңірлік тәжірибесін талдау (электрондық билеттеу, кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету, міндетті субсидиялау), кәсіпорындар, мемлекеттік органдар үшін және заңнамалық базаны жетілдіру жөнінде ұсынымдар әзірлеу" жобасын (бұдан әрі-жоба) орындау "KAZLOGISTICS" корпоративтік қорын нысаналы қаржыландыру есебінен жүзеге асырылды. Зерттеу материалдарына Барлық құқықтар "KAZLOGISTICS" корпоративтік қорына тиесілі.

Бұл жоба КАҚ қаржыландырумен орындалған КАҚ төртінші зерттеуі болып табылады. 2015-2018 жылдары автобус жолаушылар тасымалы саласындағы бірқатар мәселелерді ашатын жұмыстар орындалды:

1. "Қазақстан Республикасында жолаушылар, автобус, қалалық және қала маңындағы тасымалдар саласындағы қызметті жүзеге асыратын ұйымдарды КТС және ҚҚС төлеуден босатудың экономикалық негіздемесі". Бұл жұмыста қолданыстағы салық заңнамасындағы автобус парктерінің қаржылық-экономикалық жағдайы талданды. Автобус парктерін КТС мен ҚҚС төлеуден босатудың экономикалық негіздемесі ҚР ҰЭМ мен ҚР ИДМ ұсынылды. 2020 жылғы 10 желтоқсанда ҚР Президентінің ресми сайтында Мемлекет басшысының "салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы "ҚР кодексіне (Салық кодексі) өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" ҚР Заңына қол қоюы туралы ақпарат жарияланды, онда автобус жолаушылар тасымалы 01.01.2021 жылдан бастап 3 жылға ҚҚС-тан босатылады.

2. "ҚР автокөлік құралдары паркін жаңартудың жай-күйін талдау және тиімділігін бағалау", Қазақстандағы автомобильдер паркінің тозу серпінінің көрінісін егжей-тегжейлі ашып көрсетті, бұл саладағы жағдайды объективті бағалауға мүмкіндік берді. Жұмыста ұсынылған талдау 2016-2017 жылдары ҚР Үкіметінде жағдайды қарау нысанасына айналды.

Паркті жаңартуға республикалық бюджеттен 105 миллиард теңге бөлу кезінде 16 іс-шараны орындауды көздейтін "автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі кешенді бағдарламаны (жол картасын)" (бұдан әрі-ЖК) әзірлеу мен бекіту талқылаудың тікелей нәтижесі болды);

3. "Жолаушыларды автобуспен (қалалық, қала маңындағы, қалааралық, облысаралық, ауданаралық және халықаралық) тасымалдауды дамытудың кешенді шараларын және тасымалдаушылар мен жергілікті атқарушы органдардың өкілдері үшін жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі әдістемелік ұсынымдарды әзірлеу" МҮ-нің жедел іске асырылуына және жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыруды ҚР заңнамасының талаптарына сәйкес келтіруге жәрдемдесуге арналған.

Осы жобаны орындау шеңберінде ЖАО қызметкерлері үшін тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі мамандар іс-қимылының технологиялық кезектілігін көрсете отырып, жолаушылар автокөлігін тасымалдауды басқарудың барлық мәселелерін қамтитын әдістемелік ұсынымдар әзірленді.

Бұл ұсыныстар Көлік комитетінің мамандарымен бірлесіп қаралғаннан кейін автомобиль көлігіндегі орталық уәкілетті органның әдістемелік көмегі түрінде ҚР ИИДМ ресми ілеспе хатымен (22.02.2019 ж. №28-01-28-4/488) өңірлер мен қалалардың ЖАО-на жіберілді. О. бұрын орындалған зерттеулердің әрқайсысы нақты қолданбалы мәнге ие болды және Қазақстан үшін әлеуметтік экономикалық тұрғыдан зор маңызы бар нормативтік базаны жетілдіру, паркті жаңарту және жолаушылар автобусын тасымалдауды ұйымдастыру процесіне елеулі үлес қосты.

ҚР ИИДМ деректері бойынша, осы тасымалдау саласында жалпы тасымалдау көлемінің 88% - ы автокөлікке тиесілі. Бұл ретте 2 684 тұрақты маршрутта 619 тасымалдаушы жұмыс істейді және 18 мыңнан астам автобус қатысады. Оның ішінде қалалық маршруттарда 10 500 және қала маңындағы маршруттарда 1 550 бірлік саябақ пайдаланылады. Тұрғындар саны 100 адамнан асатын 6 623 елді мекеннің 4 938-і тұрақты хабарламамен қамтылған, бұл 75% - ды құрайды.

Бұл ретте, республиканың жолаушылар автокөлігінің жұмыс істеуі қазіргі уақытта соңғы уақытқа дейін шешілмеген елеулі проблемалармен қатар жүреді. Бұл жол қозғалысы қауіпсіздігінің төмен деңгейіне және халыққа Көліктік қызмет көрсету сапасына қатысты. Жолаушылар көлігі қызметінің проблемалары жол жүру тарифі (қалалық және қала маңындағы тасымалдар) реттелетін созылмалы қаржыландырумен және қалааралық облысаралық қатынаста заңсыз тасымалдардың жаппай дамуымен байланысты.

Бұл зерттеу қызметі автобус жолаушылар тасымалы саласындағы жағдайды жақсартуға арналған. Атап айтқанда, жобаның мақсаты жолаушылар автомобиль тасымалдарын ұйымдастыру тәжірибесін талдау (электрондық билеттеу, кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету, міндетті субсидиялау) және ұсынымдар әзірлеу болып табылады.

Жобаның міндеттері: реттелмейтін нарық жағдайында жолаушылар тасымалдаушылары жұмысының өткен кезеңіндегі жағдай мен проблемаларды талдау; автобус жолаушылар тасымалдарының құрылымы мен ұйымдастырылуын талдау және проблемаларды анықтау; жолаушылар тасымалдарын басқару проблемаларын шешу жолдарын анықтау; мемлекеттік органдар мен тасымалдаушыларға тасымалдарды басқаруды жетілдіру жөнінде ұсынымдар әзірлеу болып табылады.

Осы зерттеуді орындау жоғарыда аталған мәселелерді шешуде өңірлердің оң тәжірибесін талдауға және таратуға бағытталған. Атап айтқанда, жұмыста Алматы қаласында тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды ұйымдастыру жөніндегі іс-шаралар, елдегі қалалық және қала маңындағы жолаушылар тасымалында электрондық билеттеуді таратудың оң тәжірибесі қаралды.

1. АВТОБУС ТАСЫМАЛДАРЫНЫҢ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУ

1.1. Жолаушылар автокөлігінің жай-күйін талдау-ұйымдастырушылық, техникалық аспектілер

ҚР Стратегиялық жоспарлау және реформалар жөніндегі агенттігінің Ұлттық статистика бюросының деректері бойынша тасымалдаудың барлық түрлері бойынша жолаушылар айналымы – 295,5 млрд. жолаушы-км, Жолаушылар тасымалы көлемі – 23,8 млрд. жолаушы-км құрайды. 2011-2019 жылдар аралығындағы автотасымалдау саласы дамуының негізгі көрсеткіштері 1-3 суретте көрсетілген.



Дереккөз: ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері [1]

Сурет 1. 2011-2019 жылдары автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдау көлемі



Дереккөз: ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері [1]

Сурет 2. Автомобиль көлігімен жолаушылар айналымы 2011-2019 жж.

ҚР Ұлттық статистика бюросының деректерінен байқағанымыздай, автокөлік көлік жұмысының көрсеткіштері бойынша даму трендін сақтап отыр.



Дереккөз: ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері [1]

Сурет 3. Жолаушыларды тасымалдау көлемін көлік түрлері бойынша бөлу

Айта кету керек, ҚР Ұлттық статистика бюросының мәліметтері [1] автокөлік жұмысының негізгі көрсеткіштері бойынша саланың шынайы жағдайын толық көрсете алмайды. Бұл автокөлік кәсіпорындарының жұмысы туралы нақты деректерді жинау тетігінің болмауына және тасымалдау түріне және тасымалдау шарттарына байланысты оны пайдаланудың әртүрлі қарқындылығын ескерместен жылжымалы құрамның санына негізделген тасымалдау көлемін, жүк айналымы мен жолаушылар айналымын есептеудің қабылданған әдістемесіне байланысты. Мысалы, қолданылатын Әдістемеде автобустарды жеке меншік иелерінде пайдалану дәрежесі (жалпы санынан 56,5%) тұрақты маршруттарда жолаушыларды тасымалдаумен айналысатын автобустарға қарағанда айтарлықтай төмен екендігі ескерілмейді. Сондай-ақ, Қазақстан экономикасының түрлі салаларындағы кәсіпорындардың иелігіндегі автобустар тасымалдауды әлдеқайда төмен қарқындылықпен жүзеге асырады. Нәтижесінде бұл деректерді біз 2 еседен артық көтеріңкі деп санаймыз. Автокөлік жұмысының басқа сенімді көздері болмаған жағдайда, осы зерттеу жұмысында олар осы ресми деректерді келтіруге мәжбүр.

Жылжымалы құрам саны

2019 жылы Қазақстандағы автобустар саны 86 613 бірлікті құрады..

Кесте 1. 2013-2019 жылдары Қазақстандағы автобустар саны

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

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері [2]

1-кестеден көріп отырғанымыздай, 2013 жылдан бастап автобустардың саны жеке меншік иелерінде де, заңды тұлғаларда да азаяды.

Қазақстанда жолаушылар тасымалы халықаралық, облысаралық, облысшілік, қалалық және қала маңындағы қатынастарда жүзеге асырылады. Хабарлама түрлері бойынша кәсіпорындардың бөлінуі мен саны 2-кестеде келтірілген. Осы мәліметтер бойынша, қалалық және ауданаралық (облысшілік) қатынастарда тасымалдауды жүзеге асыратын кәсіпорындар саны жағынан басым болып отыр. Айта кету керек, бірқатар кәсіпорындар әртүрлі қатынастар (*аралас көлік түрлері*) бойынша қызметті біріктіреді. Сонымен қатар, қалалық маршрутта немесе қалааралық қатынаста жұмыс істейтін жылжымалы құрамға қойылатын техникалық талаптар түбегейлі ерекшеленеді, бұл оларды пайдалануды біріздендіруге мүмкіндік бермейді.

Кесте 2. Қатынас түрлері бойынша тасымалдаушылар саны

№	Аймақтар	Қатынас түрлері бойынша тасымалдаушылар саны				
		қалалық	қала маңы	ауданішілік	ауданаралық	облысаралық
1	Нұрсұлтан қ.	6	3	-	-	1
2	Алматы қ.	18	49	-	-	47
3	Шымкент қ.	24	-	-	-	11
4	Ақмола обл.	12	6	25	25	20
5	Алматы обл.	14	3	7	15	6
6	Атырау обл.	15	12	7	3	2
7	Ақтөбе обл.	2	-	6	13	2
8	Қарағанды обл.	24	21	9	14	7
9	Қостанай обл.	9	11	8	19	2
10	Қызылорда обл.	1	1	12	23	10
11	БҚО	6	2	19	11	1
12	ШҚО	24	-	22	77	27
13	СҚО	37	9	20	72	31
14	Түркістан обл.	6	-	23	12	31
15	Павлодар обл.	11	1	33	34	6
16	Жамбыл обл.	10	-	15	12	12
17	Маңғыстау обл.	6	3	13	7	1
Барлығы		343	121	219	337	217

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері [2]

Қазақстандағы маршруттар саны 2684 бірлікті құрайды, оның ішінде қалалық маршруттар маңызды бөлігін құрайды (38,5%). Қатынас түрлері бойынша маршруттар саны, сондай-ақ таксомоторлық және тұрақты емес тасымалдарды жүзеге асыратын кәсіпкерлер саны 3-кестеде келтірілген.

Кесте 3. Тұрақты, тұрақты емес және таксомоторлық тасымалдардағы маршруттардың жай-күйі

Р/б №	Аймақтар	Тұрақты маршруттар					Таксомоторлық (хабарлама берген тасымалдаушылар)		Тұрақты емес (лицензия алған тасымалдаушылар)	
		қалалық	қала маңы	ауданіш ілік	ауданарал ық	облыса ралық				
							тасымалдау шылар	такси	тасымалдау шылар	такси
1	Нұр-Сұлтан қ.	64	23	-	-	-	24	1300	-	-
2	Алматы қ.	18	49	-	-	-	4	274	41	46
3	Шымкент қ.	76	-	-	-	-	11	905	2	4
4	Ақмола обл.	64	31	33	59	19	132	256	27	54
5	Алматы обл.	54	11	54	14	8	19	-	37	123
6	Атырау обл.	15	12	3	2	2	50	600	20	20
7	Ақтөбе обл.	52	-	18	6	4	50	810	45	56
8	Қарағанды обл.	103	30	58	11	24	30	950	60	112
9	Қостанай обл.	53	17	58	10	5	-	-	32	43
10	Қызылорда обл.	27	6	71	101	12	13	484	21	46
11	БҚО	28	6	23	45	2	4	500	19	31
12	ШҚО	145	10	51	83	21	1620		76	120
13	СҚО	37	9	72	20	31	1	1196	22	22
14	Түркістан обл.	59	-	41	105	126	32	2450	84	110
15	Павлодар обл.	62	1	53	38	8	22	-	51	51
16	Жамбыл обл.	42	-	22	75	21	3	115	19	43
17	Маңғыстау обл.	18	4	13	17	1	10	354	73	218
Барлығы		1 035	209	570	586	284	2 025	10 194	629	1 099

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері [2]

ЖК нысанындағы жолаушыларды тасымалдаудың тұрақты маршруттарындағы кәсіпкерлік

Қазақстанда тұрақты маршруттарда жолаушылар автокөлігі жұмысының залалдылығы салдарынан шағын бизнес шеңберінде, яғни дара кәсіпкерлік нысанында тасымалдауды жүзеге асыру жолымен салық салудан жалтару тәжірибесі жаппай таралды. Қызметтің бұл түрі салық шығындарын азайтып қана қоймай, өндірістік-техникалық базаны ұстауға, диспетчерлер мен жөндеу жұмысшыларын ұстауға кететін шығындарды болдырмауға мүмкіндік береді. Осы қызмет шеңберінде қауіпсіздіктің профилактикасы бойынша жұмыстар жүргізілмейді, яғни қауіпсіздік жөніндегі инспекторларды ұстау, профилактикалық техникалық қызмет көрсету бойынша жұмыстар жүргізілмейді (ТҚ-1, ТҚ-2), Бақылау-тексеру қызметтері жоқ.

Көбінесе ЖК нысанындағы кәсіпорындардың жеке гараж қызметі және өндірістік-техникалық базасы жоқ, аз мөлшерде болады немесе жеке жылжымалы құрамы жоқ. Тасымалдауды жүзеге асыру үшін олар отын мен қосалқы бөлшектерді сатып алуға барлық шығындарды жүктей отырып, автобустардың жеке меншік иелерін тартады. Бұл ретте олар автобустың рейс алдындағы/рейстен кейінгі медициналық және техникалық байқауларынан өтпейді, бұл тасымалдау қауіпсіздігіне әсер етеді.

Мұндай автобустардың меншік иелерін тасымалдауға тарту кезінде маршруттар бойынша тасымалдауды ұйымдастыратын ЖК тарапынан және ЖАО тарапынан тасымалдаушыларға қойылатын нормативтік талаптардың орындалуын бақылау қамтамасыз етілмейді. Тасымалдау процесінің озық технологияларын енгізу жеке меншік иелерінің қарсылығына жауап береді. Сырттан тартылатын парк қатынас түрлері бойынша тасымалдаудың нақты талаптарына әрдайым сәйкес келе бермейді (үлкен едені төмен автобустар – қалалық және қайырымалы жұмсақ орындары бар автобустар – қалааралық тасымалдар үшін).

Осылайша, бұл құбылыс-автобустардың жеке меншік иелерін тасымалдауға тарта отырып, ЖК нысанындағы шағын кәсіпорындардың болуы тұрақты жолаушылар тасымалының дамуына теріс әсер етеді. Бұл құбылыстың таралуы 4-кестеде келтірілген, онда жеке меншік иелеріндегі автобустар саны заңды тұлғалардағы автобустар санынан асып түсетіні көрсетілген.

Кесте 4. АТС тиесілілігі бойынша бөлу-заңды және жеке тұлғалар, 2017 ж.

АКҚ түрі	Саны	Заңды тұлға		Жеке тұлға	
		Саны	(%)	Саны	(%)
Автобустар	90 430	39345	43,50%	51085	56,50%

Ескертпе: Қазақстан автокөлікшілер одағын талдау

Жолаушылар автокөлігі кәсіпорындары

Қазіргі уақытта жолаушылар тасымалын жеке қызмет нысаны бар кәсіпорындар және мемлекет қатысатын кәсіпорындар (муниципалдық, коммуналдық) жүзеге асырады. 5-кестеде мемлекеттің ел өңірлері бойынша Қатысу нысаны бойынша деректер келтірілген.

Кесте 5. Өңірлер бөлінісінде автобус парктері

Р/б №	Аймақтар	Жеке автобус парктер		Автобус парктері мемлекеттің қатысуымен	
		паркiн саны	автобустардың саны	паркiн саны	автобустардың саны
1.	Нұр-Сұлтан қ.	5	449	1	682
2.	Алматы қ.	20	944	1	889
3.	Шымкент қ.	23	983	1	300
4.	Ақмола обл.	8	287	-	-
5.	Алматы обл.	14	275	-	-
6.	Атырау обл.	2	164	-	-
7.	Ақтөбе обл.	1	220	1	175
8.	Қарағанды обл.	61	1664	-	-
9.	Қостанай обл.	7	435	-	-
10.	Қызылорда обл.	-	-	1	636
11.	БҚО	6	555	-	-
12.	ШҚО	42	1793	2	200
13.	СҚО	11	349	-	-
14.	Түркістан обл.	25	682	-	-
15.	Павлодар обл.	9	436	1	100
16.	Жамбыл обл.	29	1237	-	-
17.	Маңғыстау обл.	30	378	-	-
Барлығы:		291	10 851	8	2 982

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері [2]

Қалааралық, облысаралық және халықаралық тасымалдар.

ҚР ИСМ ақпараты бойынша, 137 халықаралық маршрут бар, онда 69 тасымалдаушы жұмыс істейді, 368 автобус пайдаланылады, олардың тозуы 79% - ды құрайды. 254 қалааралық және облысаралық маршруттарда 83 тасымалдаушы жұмыс істейді, олар 4500 автобусты пайдаланады, олардың тозуы 73% - ды құрайды. Парктің өте жоғары тозуы тасымалдаушылардың ауыр қаржылық жағдайына, заңсыз тасымалдаушылар тарапынан жосықсыз бәсекелестікке және басқа да факторларға байланысты.

Қалааралық, облысаралық және халықаралық тұрақты тасымалдар 2018 жылы "жолаушыларды автобуспен (қалалық, қала маңындағы, қалааралық, облысаралық, ауданаралық және халықаралық) тасымалдауды дамытудың кешенді шараларын және тасымалдаушылар мен жергілікті атқарушы органдардың өкілдері үшін жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі әдістемелік ұсынымдарды әзірлеу"зерттеу жобасында егжей-тегжейлі сипатталған. Айта кету керек, сол кезеңнен бастап бұл салада оң өзгерістер байқалмады.

Сонымен қатар, 2020 жылғы 16 наурызда елде карантин енгізілгеннен бастап облысаралық және халықаралық тасымалдау саласындағы автокәсіпорындар мен автовокзалдардың қызметіне тыйым салынды, бұл олардың ауыр жағдайын ушықтырды. Авиация мен теміржол жолаушылар тасымалы қайта жанданғаннан кейін, автобус тасымалы қауымдастықтары санитарлық талаптарды сақтай отырып, жұмысты бастау туралы өтініш білдірді. Бірақ, ҚР Бас мемлекеттік санитарлық дәрігерімен келісілгеніне қарамастан, "ҚР Бас мемлекеттік санитарлық дәрігерінің 2020 жылғы 15 тамыздағы №48 қаулысына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы" ҚР ДСМ 2020 жылғы 28 тамыздағы №50 қаулысымен қалааралық, облысаралық, халықаралық тасымалдарға тыйым салу мерзімі ұзартылды.

Осылайша, қазіргі уақытта (2021 жылғы 11 қаңтардағы жағдай бойынша) бірнеше мың адам жұмыссыз қалып отыр, жүздеген автокәсіпорындар мен 36 автовокзал (автостанциялар) орны толмас қаржылық шығындарға ұшырады және 9 айдан астам уақыт тұрып қалу салдарынан банкроттыққа дейін жеткізілді, бұл ҚР Денсаулық сақтау министрлігінің пандемия кезеңінде вирустың таралуын шектеу ниетімен түсіндіріледі.

Бұл ретте бизнес уәкілетті органдар мен ЖАО-ның облысаралық, қалааралық бағытта автокөлікпен жолаушылар тасымалын тоқтатпағаны белгілі. Осы күрделі уақытта халықтың проблемаларын шешу үшін еркін қозғалыс қажет, сондықтан барлық жолаушылар ағыны көлеңкелі бизнеске кетті.

Пандемия басталғалы бері заңсыз тасымалдаушылардың мыңдаған автобустары мен таксилері жолаушыларды санитарлық қауіпсіздіктің қандай да бір нормаларын сақтамай, ЖҚҚ-ны қамтамасыз етпей тасымалдайды. Осылайша, заңға бағынатын кәсіпкерлер қолданыстағы тасымалдау нарығынан жасанды түрде шығарылды.

Тасымалдаушылар қауымдастығы "Атамекен" ҚР ҰКП және "Казлогистикс" СТК көмегімен уәкілетті органдармен белсенді жұмыс істеуде және қазіргі уақытта жоғарыда айтылғандай облысаралық және Халықаралық тасымалдар ҚР Бас мемлекеттік санитарлық дәрігерінің 26.06.2020 жылғы №43 қаулысына 12 және 15-қосымшалардың талаптарына сәйкес келеді. Автобустар мен автовокзалдардың жұмыс регламенті 2020 жылдың маусым-шілде айларында келісілді.

2021 жылдың қаңтарында Үкіметтің ведомствоаралық комиссиясы осы тасымалдау саласындағы жұмысты қалпына келтіруді қарастырады деп күтілуде. Сонымен қатар, бір жылға жуық уақыт тоқтап қалудан облысаралық, Халықаралық тасымалдар саласындағы кәсіпорындарға салықтық жеңілдіктер немесе басқа да қаржылық көмек түрінде мемлекеттік қолдау шаралары талап етілетіні анық.

Қалалық, қала маңындағы және облысшілік қатынастарда тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар автотасымалдарын ұйымдастыру

ҚР заңнамасына сәйкес қалалық, қала маңындағы және облысшілік маршруттарда автокөлікпен жолаушылар тасымалын облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың ЖАО ұйымдастырады, ауданішілік тасымалдарды аудан әкімдіктері ұйымдастырады.

Осы тасымалдарды ұйымдастыру жөніндегі іс-шаралардың қысқаша дәйектілігі мынадай. ЖАО мен маршруттар бойынша тасымалдаушылар арасындағы қолданыстағы шарттардың мерзімдері аяқталғаннан кейін, сондай-ақ қаланың маршруттық желісіндегі өзгерістер (жаңа маршруттарды енгізу және кейбір маршруттарды тарату, жекелеген маршруттардағы қозғалыс схемасы мен автобустар санының өзгеруі) кезінде ЖАО маршруттарды пайдалану құқығына конкурстар өткізеді. Конкурс өткізу туралы бұқаралық ақпарат құралдарында (газеттерде, теледидарда) хабарландыру беріледі. Бұдан әрі маршруттар туралы мәліметтер жиналады, тасымалдаушылардан конкурсқа қатысуға өтінімдер қабылданады, лоттар қалыптастырылады және конкурстар өткізіледі.

Әрбір бағыт бойынша тасымалдаушыларды таңдау тасымалдаушылардың бірқатар сипаттамалары бойынша жүргізіледі. Жолаушыларға сапалы қызмет көрсетуді және тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз етуді ескере отырып, тасымалдаудың ең жақсы шарттарын ұсынған тасымалдаушы конкурс жеңімпазы деп танылады. Үздік тасымалдаушыларды іріктеу критерийлері жылжымалы құрамды пайдалану мерзімі, жеке меншіктегі немесе лизингке/кредитке сатып алынған автобустардың болуы, отандық өндіріс автобустарының болуы, жолаушылар тасымалындағы жұмыс тәжірибесі, өндірістік-техникалық базаның болуы, резервтік жылжымалы құрамның болуы, сондай-ақ қосымша шарттар болып табылады.

Конкурс нәтижелері бойынша конкурста жеңіске жеткен тасымалдаушылармен жолаушылар тасымалын ұйымдастыру туралы шарт жасалады. Онда тасымалдауды жүзеге асыруға қойылатын барлық талаптар көзделеді: маршруттар бойынша қозғалыс кестесі мен схемасы, жылжымалы құрамның саны, маркасы, резервтік жылжымалы құрамның саны.

Кедергісіз тасымалдарды жүзеге асыру үшін ЖАО тасымалдаушыға әрбір маршрутқа және әрбір көлік құралына рұқсат беру құжаттарын береді.

Тұтастай алғанда, реттелетін тарифтер бойынша жолаушылар тасымалын ұйымдастырудың барлық негізгі элементтері мемлекеттік органдар мен тасымалдаушылар арасында мынадай тәртіппен бөлінген.

Тасымалдаушы рұқсат құжаттарын алғаннан кейін тасымалдарды тікелей орындаудың технологиялық процесін ұйымдастырады. Оған келесі негізгі элементтер кіреді:

- маршруттар бойынша автобустардың қозғалыс кестелері мен кестелері бойынша тасымалдауды ұйымдастыру;
- жүргізушілерді ауысым алдында және ауысымнан кейін медициналық тексеруді ұйымдастыру;
- автобустарды ауысым алдындағы және ауысымнан кейінгі техникалық байқаудан өткізуді ұйымдастыру;
- автобустарға техникалық қызмет көрсетуді және жөндеуді ұйымдастыру;
- автобустарды мерзімді техникалық байқаудан өткізуді ұйымдастыру;
- тасымалдау қауіпсіздігінің алдын алу бойынша іс-шаралар өткізу;
- тасымалдарды орындаудың экономикалық және қаржылық есептілігін ұйымдастыру;
- қозғалыс кестесінің орындалуын бақылауды ұйымдастыру;
- тасымалдаудан түсетін кірістерді толық жинауды ұйымдастыру.

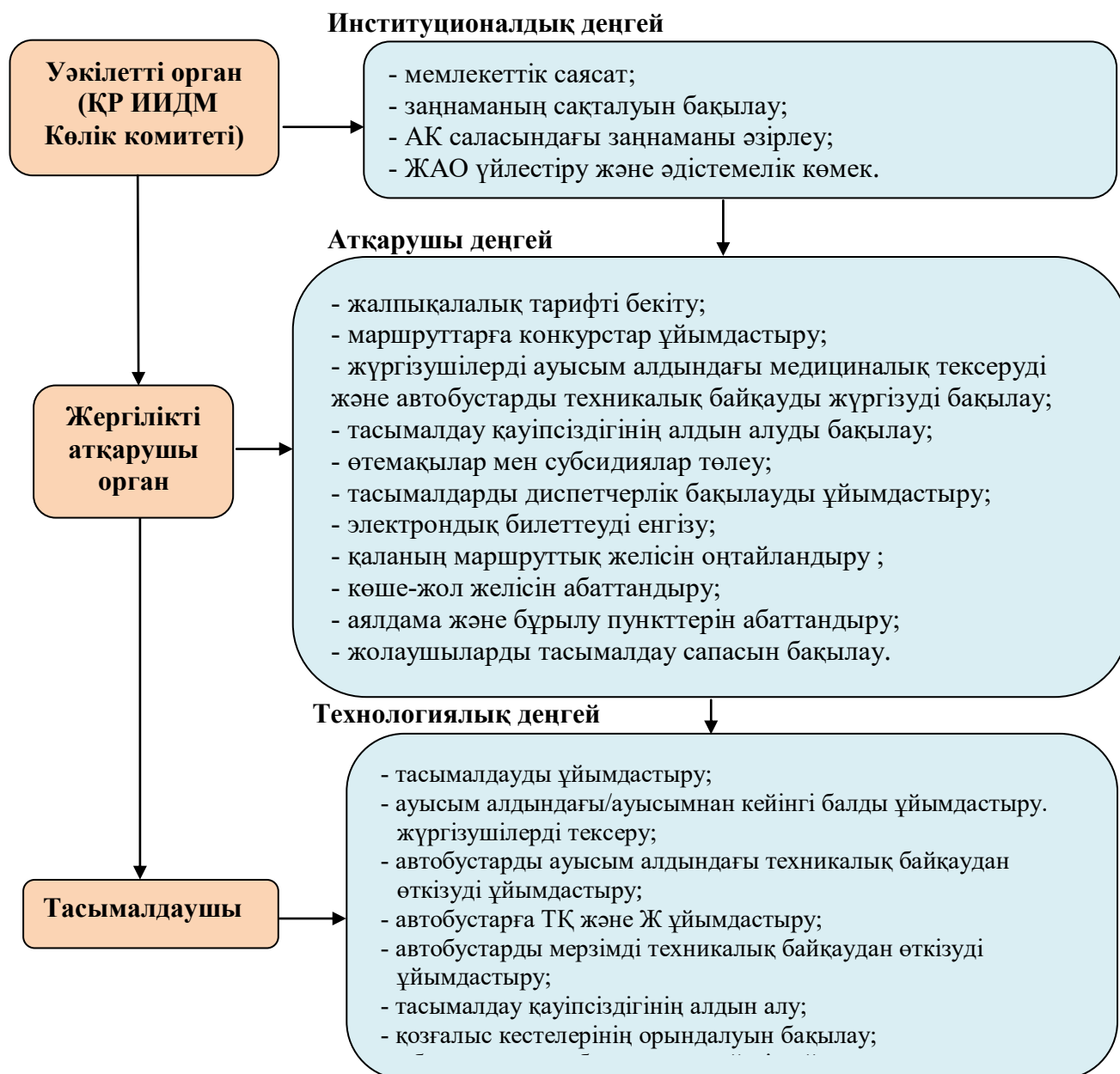
ЖАО функцияларының тізбесіне жолаушылар тасымалын ұйымдастырудың технологиялық процесінің мынадай элементтері кіреді:

- жолаушылардың жол жүруіне арналған тарифтің жалпы қалалық мөлшерін мезгіл-мезгіл есептейді және белгілейді;
- маршруттарды пайдалану құқығына конкурстар өткізеді;
- тасымалдаушылардың ауысым алдындағы/ауысымнан кейінгі жүргізушілерді медициналық тексеруді және автобустарды техникалық байқауды ұйымдастыруы мен өткізуіне бақылауды жүзеге асырады;
- тасымалдау қауіпсіздігінің алдын алу бойынша іс-шаралардың жүргізілуін бақылауды жүзеге асырады;
- тасымалдаушыларға жолаушылардың жеңілдік санатындағы жол жүргені үшін өтемақы төлеуді ұйымдастырады;;
- тасымалдаушыларға тасымалдауды жүзеге асырудан болған шығындар үшін субсидия төлеуді ұйымдастырады ; ;
- тасымалдаушылардың қозғалыс кестесі мен кестелерін сақтауына диспетчерлік бақылауды ұйымдастырады;
- қалалық және қала маңындағы жолаушыларды тасымалдауда электрондық билеттеу жүйесін енгізуді ұйымдастырады ; ;
- қаланың маршруттық желісін оңтайландыруды жүргізеді;;
- қаланың көше-жол желісінің тиісті жағдайын қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар өткізеді;
- көлік инфрақұрылымының тиісті жай-күйін қамтамасыз ету бойынша іс-шаралар жүргізеді (аялдама пункттері және соңғы / бұрылу пункттері);
- жолаушыларға көрсетілетін Көлік қызметтерінің сапасын бақылауды ұйымдастырады.

Орталық атқарушы орган (**уәкілетті орган**) тасымалдарды ұйымдастыру жөніндегі мынадай функцияларды жүзеге асырады:

- жолаушылар автокөлігі саласындағы мемлекеттік саясатты жүзеге асырады;
- жолаушылар автокөлігі саласындағы заңнама нормаларының сақталуын бақылауды жүзеге асырады;
- ҚР заңнамасына өзгерістер мен толықтырулар жобаларын әзірлейді, автокөлік саласындағы нормативтік құқықтық актілерді әзірлейді және бекітеді;
- автокөлік саласындағы ЖАО-ның әдістемелік көмегін және үйлестіруді жүзеге асырады.

Мемлекеттік органдар мен тасымалдаушылардың өзара іс-қимыл схемасы 4-суретте көрсетілген.



Ескертпе: схема Қазақстан автокөлікшілер Одағын талдау нәтижелері бойынша жасалды

Сурет 4. Жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру схемасы

Тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі заңнамалық және заңға тәуелді актілердің, ережелер мен стандарттардың толық тізбесі 2018 жылы "Казлогистикс" КФ СТК қаржыландыруымен орындалған "жолаушылар автобус тасымалдарын дамытудың кешенді шараларын әзірлеу..." жобасында келтірілген. Осы жобаны орындау шеңберінде өңірлер мен қалалардың ЖАО-на жолданған ұсынымдар дайындалды, ҚР ИДМ-нің ресми ілеспе хатымен (22.02.2019 ж. №28-01-28-4/488) ОАО-ның әдістемелік көмегі түрінде.

Осыған байланысты барлық нормаларды аударудың қажеті жоқ, бірақ ҚР ИДМ-нің 2015 жылғы 26 наурыздағы №348 бұйрығымен бекітілген, ЖАО мен Тасымалдаушының негізгі өзара міндеттемелері мен жауапкершілігін ескертетін "жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастырудың үлгілік шарты" ерекше мәнге ие екендігін ерекше атап өткен жөн. Жоғарыда көрсетілген құжатқа тасымалдаушылардың құқықтары мен мүдделерін қорғайтын елеулі өзгерістер енгізілді. Бұйрыққа 2020 жылғы 22 мамырда күшіне енген негізгі түзетулерді атап өтеміз:

1. бұйрықтың 2 - тармағының 1) тармақшасы - **тасымалдаушы рейс алдындағы (ауысым алдындағы) және міндетті техникалық байқаудан өтпеген, сондай-ақ АКҚ иелерінің АКЖ міндетті сақтандыру шартын және жолаушылар алдында тасымалдаушының АКЖ міндетті сақтандыру шартын жасамаған АКҚ маршрутына шығуға жол бермеуге міндетті.**

Осы тармақ автокөлік құралдарының техникалық жарамды жай-күйін қамтамасыз ету үшін қажетті жағдайларды көздейді, сондай-ақ осы шарттармен қамтамасыз етілмеген автокөлік құралдарының маршрутқа шығуына жол бермеуге бағытталған.

2. бұйрықтың 2 - тармағының 4) тармақшасы-тасымалдаушы "ҚР-дағы көлік туралы" 1994 жылғы 21 қыркүйектегі ҚР Заңының 13-бабына сәйкес міндетті» азаматтардың жекелеген санаттарын өтеусіз тасымалдауды жүзеге асыруға немесе оларға жол жүру бойынша өзге де жеңілдіктер беруге.

Осы тармақ жергілікті атқарушы органның (бұдан әрі-ЖАО) азаматтардың жекелеген санаттарының жеңілдікпен жол жүруін қамтамасыз ету үшін "ҚР-дағы көлік туралы" ҚР Заңының 13-бабына сәйкес тасымалдаушымен тиісті шарт жасасу міндетін көздейді.

3. бұйрықтың 3 - тармағының 1) тармақшасы-ұйымдастырушы Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес әкімшілік-аумақтық бірлік шегінде осы Шартта көзделген белгіленген жолаушыларды отырғызу және түсіру пункттерінің, оларға кірме және кірме жолдардың болуын, ресімделуін және күтіп-ұсталуын қамтамасыз етуге міндетті.

Бұйрықтың 3 - тармағының 2) тармақшасы - **ұйымдастырушы әкімшілік-аумақтық бірлік шегінде осы Шартта көзделген маршруттың жүру жолында орналасқан автомобиль жолдарының жай-күйін, сондай-ақ оларды жол жүрісі қауіпсіздігінің талаптарына сәйкес жайластыруды қамтамасыз етуге міндетті.**

4. бұйрықтың 3 - тармағының 3) тармақшасы-ұйымдастырушы автобустардың, шағын автобустардың, троллейбустардың белгіленген кестесінің сақталуын, сондай-ақ осы Шарттың 4-тармағының орындалуын бақылауды жүзеге асыруға міндетті.

Осы тармақ ЖАО-ның тұрақты тасымалдардың уақтылы орындалуына және тасымалдаушының жылжымалы құрамды жаңарту жөніндегі міндеттемелерін орындауына бақылауды жүзеге асыру мүмкіндігін көздейді.

5. бұйрықтың 4 - тармағы-тасымалдаушы осы Шартқа 1-қосымшаға сәйкес маршрутта пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды, троллейбустарды осы Шарттың қолданылуын толық көлемде жаңартуға міндетті:

- осы Шарт жасалған күннен бастап екі жыл өткеннен кейін қалалық (ауылдық) және қала маңындағы маршруттарда;
- ауданішілік, ауданаралық (облысішілік қалааралық), облысаралық қалааралық маршруттарда осы Шарт жасалған күннен бастап үш жыл өткен соң.

Ауданішілік, ауданаралық (облысішілік қалааралық), облысаралық қалааралық маршруттардағы ауылдық және шалғайдағы елді мекендерге тұрақты маршруттарды қолдау және дамыту мақсатында бұл пункт 1 жылға ұзартылды, тасымалдаушының жылжымалы құрамын жаңарту жөніндегі міндет шарт жасалған кезден бастап 3 жыл өткен соң белгіленді.

6. бұйрықтың 6 - тармағы-ұйымдастырушы осы Шарттың талаптарын бұзушылықтар анықталған кезде, осы Шарттың 8-тармағында көрсетілген Елеулі талаптарды бұзушылықтарды қоспағанда, тасымалдаушыны осы Тасымалдаушыны хабардар еткен күннен бастап ұйымдастырушы белгілеген кемінде он, бірақ күнтізбелік жиырма күннен аспайтын мерзімде оларды жоюға міндеттеуге құқылы.

Ұйымдастырушы осы Шарттың талаптарын анықталған бұзушылықтарды белгіленген мерзімде жоймаған жағдайда, **осы Шарт сот тәртібімен бұзылады.**

Осы тармақтың талаптарын бұзушылықтарды қоспағанда, шарттық міндеттемелер бұзылған жағдайда тасымалдаушы жергілікті атқарушы орган берген уақыт шегінде оларды жою міндетін көздейді. Өз кезегінде, бұзушылықтарды жою мерзімі бұзылған міндеттер санына байланысты 10-нан 20 күнтізбелік күнге дейін белгіленеді:

- егер шарт талаптарының 50% - на дейін бұзылса, онда бұзушылықтарды жоюға 10 күнтізбелік күн беріледі;

- егер шарт талаптарының 50% - дан 100% - ға дейінгі кезеңінде 1 күнтізбелік күн әрбір 5% - ға 10 күнтізбелік күн қосылады, яғни 55% - бұзушылықтарды жоюға 11 күнтізбелік күн беріледі. Осылайша, егер бұзылған міндеттер саны 100% болса, онда 20 күнтізбелік күн беріледі.

Бұйрықтың 9-тармағы-субсидиялауға жататын әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынастарының тізбесіне кіретін маршрутқа қызмет көрсететін тасымалдаушы осы Шарттың 4-тармағының талаптарын орындамаған жағдайда, осы Шарт сот тәртібімен бұзылады.

Данные пункты предусматривают, что в случае невыполнения перевозчиком, обслуживающим маршрут, входящий в перечень социально значимых автомобильных сообщений, подлежащих субсидированию, обязанности обновить подвижной состав, договор расторгается в судебном порядке. **Яғни, сот әлеуметтік маңызы бар автомобиль маршруттарына қызмет көрсететін тасымалдаушының жаңартуды орындай алмау себебін қарайды. Бұл ретте сот ЖАО-ның осы тасымалдаушының шығындарын субсидиялау жөніндегі міндетті тиісінше және уақтылы орындауын тексереді.** Егер ЖАО субсидиялау міндеттерін толық орындамаса және тасымалдаушы жылжымалы құрамды жаңарту үшін барлық қолжетімді шаралар қабылданғанын растаса, онда ол шарттың сотта бұзылуына наразылық білдіре алады.

9. Бұйрыққа 1 - қосымшаның 2-кестесі-ауданішілік, ауданаралық (облысішілік қалааралық), облысаралық қалааралық маршруттарда пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды жаңарту жөніндегі кесте.

Бұл кестеде маршруттарды тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының пайдалану мерзімі мен саны бойынша (бұрын қолданыста болған кестемен салыстырғанда) оңайлатылған талаптар көзделген.

Жоғарыда көрсетілген бұйрықтың талаптарын ескере отырып, тасымалдаушылар қауымдастығы жергілікті жерлерде ЖАО-ның қолданыстағы шарттарына тиісті өзгерістер енгізуді қамтамасыз етуі қажет.

Жол қозғалысы қауіпсіздігі (ЖҚЕ)

Жол-көлік оқиғаларының (ЖКО) себептерін талдау және апаттылықты төмендету жөніндегі ұсыныстар

ЖКО бірінші кезекте шаруашылық жүргізуші субъектілердің ЖҚҚ қанағаттанарлықсыз ұйымдастыруының салдары болып табылады.

BDD ұйымдастыру байланысты:

1. БДД бойынша УО;
2. Жүргізушілерді даярлау мәселелеріне жетекшілік ететін орталық УО;
3. ЖАО;
4. Жол инфрақұрылымын жобалауды, салуды және қауіпсіздік аудитін жүзеге асыратын ұйымдар;
5. Қызметі автокөлік құралдарын пайдаланумен байланысты заңды, жеке тұлғалар және ЖК.

Сондай-ақ ЖКО көздері жол қозғалысының басқа қатысушылары: жаяу жүргіншілер немесе жолаушылар болып табылады.

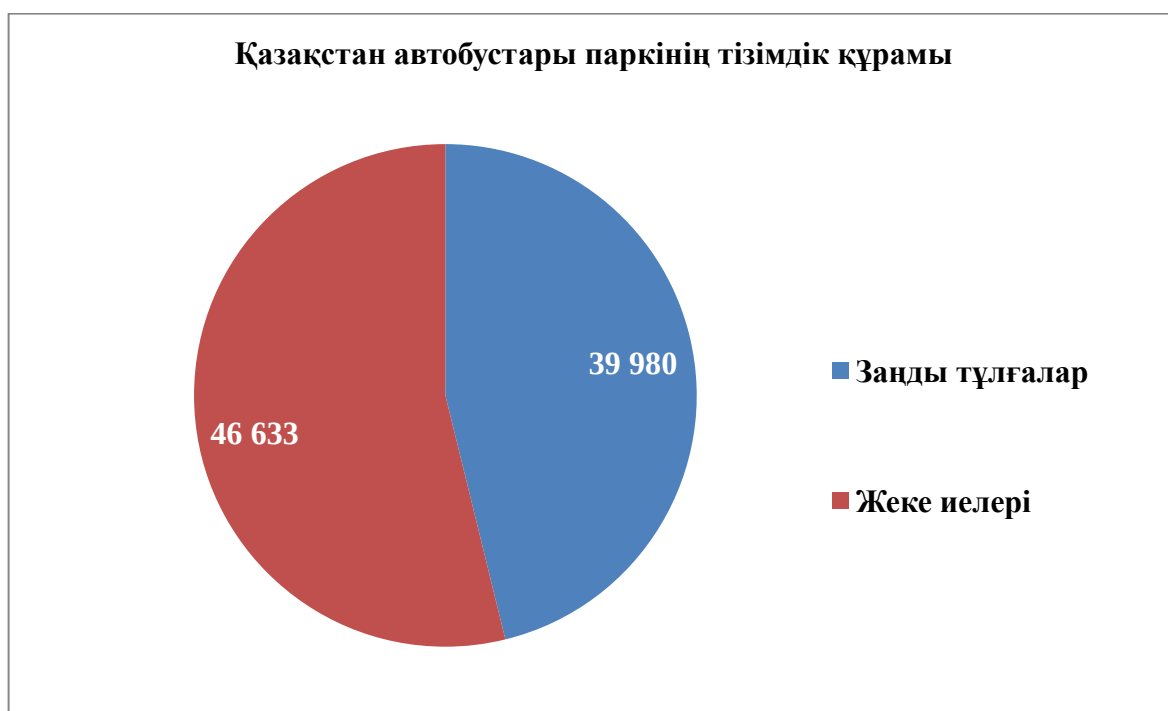
ЖКО пайда болу себептерін талдау

Статистика бойынша ЖКО-ның негізгі себептері:

- қозғалыс жылдамдығын арттыру (28-30%);
- жаяу жүргіншілер өткелдерінен өту кезінде ЖҚЕ бұзу (8-14%);
- қарсы қозғалыс жолағына шығу (3-6 %);
- жаяу жүргіншілердің жолдың жүру бөлігін кесіп өтуі (3-4%);
- көлік құралын алкогольдік немесе есірткілік мас күйінде басқару (шамамен 2%).

Жол-көлік оқиғаларының негізгі себебі ЖҚК қамтамасыз ету бойынша жүйелі қызметтің болмауы болып табылады, соның нәтижесінде Жол қауіпсіздігі субъектілері арасында өзара іс-қимыл жоқ, бұл біздің автожолдарымызда өлім-жітімнің жоғары деңгейін тудырды.

АҚ деректері бойынша, 01.01.2019 жылғы жағдай бойынша ҚР автобус паркі 86 613 бірлікті құрайды, оның ішінде 46 633-і жеке меншік иелеріне тиесілі, яғни автобус тасымалы саласындағы жеке тұлғалардың үлесі басым. Олар негізінен заңсыз тасымалдаумен айналысады немесе ресми түрде жалға алушы тасымалдаушыларға беріледі, онда жүргізушілерді медициналық тексеру және автобустарды техникалық тексеру жүргізілмейді.



Дереккөз: ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері [1]

Сурет 5. Автобустарды заңды және жеке тұлғалар арасында бөлу

5-суреттен көріп отырғанымыздай, жолаушыларды автобустармен тасымалдаумен көбіне, әдетте, өндірістік базасы және сауатты техникалық пайдалануды қамтамасыз ету бойынша қажетті біліктілігі жоқ жеке тұлғалар айналысады, бұл қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіреді.

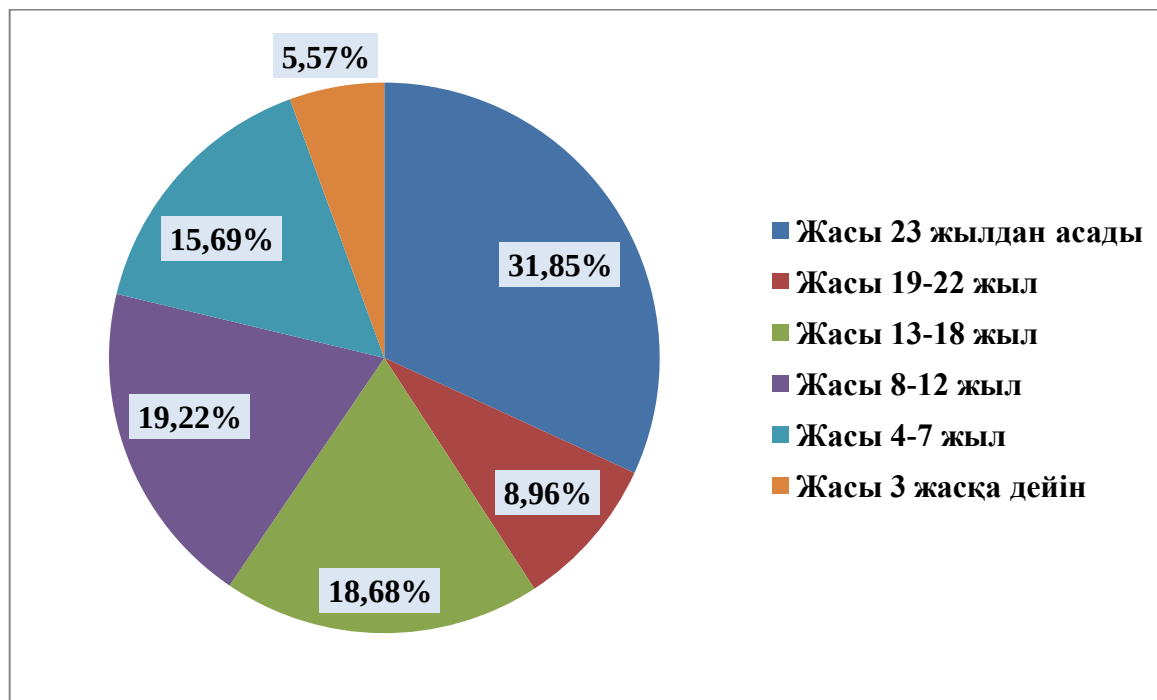
Жеке меншік иелеріндегі автобустар санының заңды тұлғалармен салыстырғанда асып кетуі салық заңнамасының жетілмегендігін және автокөлік саласындағы тиімсіз мемлекеттік саясатты айғақтайды.

Бұл тұжырымның негізі-жолаушыларды тасымалдау-жоғары қауіптілік көзін пайдалану кезіндегі экономикалық қызмет түрі және BDD тұрғысынан оны өндірістің толық технологиялық циклі бар мамандандырылған АТР жүргізуі керек.

Сондықтан, ЖҚҚ саласындағы мемлекеттік саясат бағыттарының бірі ШОБ субъектілерінің мамандандырылған АТБ мәртебесіне жоспарлы түрде көшуі болуы тиіс, ол өз ПТБ-ның дамуына және кадрлар даярлай отырып, өзінің жылжымалы құрамының болуына себепші болады.

Бұл ретте автобустардың жеке меншік иелерінің бір бөлігі ЖК ретінде тіркелгенін, бірақ олардың кейбіреулері кәсіпкерлікпен рұқсат құжаттарынсыз айналысатынын атап өту қажет. Сондай-ақ, тасымалдау саласында бизнес үшін жеке тұлғаларды (АТС иелері) тартатын ЖК жұмыс істейтіні белгілі. Сонымен қатар, Ұлттық статистика бюросында жеке кәсіпкерлер мен жеке меншік иелерінің үлес салмағы туралы ақпарат жоқ.

АТС жасы мен техникалық жай-күйі ЖҚҚ 3 негізгі факторының бірі болып табылады. 01.01.2020 ж. ж. дабныйға сәйкес 6-суретте ҚР-дағы автобустар паркінің жасы келесідей:



Дереккөз: ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері [1]

Сурет 6. Қазақстанда автобустарды пайдалану мерзімі бойынша бөлу

Талдау көрсеткендей, 23 жастан асқан автобустардың 30% - дан астамы, 19 жастан асқан автобустардың 9% - ы және 13 жастан асқан автобустардың 19% - ы. Жалпы, автобус паркінің 60% - дан астамы тозған.

Қазақстан автожолдарындағы апаттылық жағдайы

ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері бойынша соңғы бес жылдағы автожолдардағы ЖКО динамикасы келесідей (6-кесте).

Таблица 6. Динамика аварийности на дорогах Казахстана

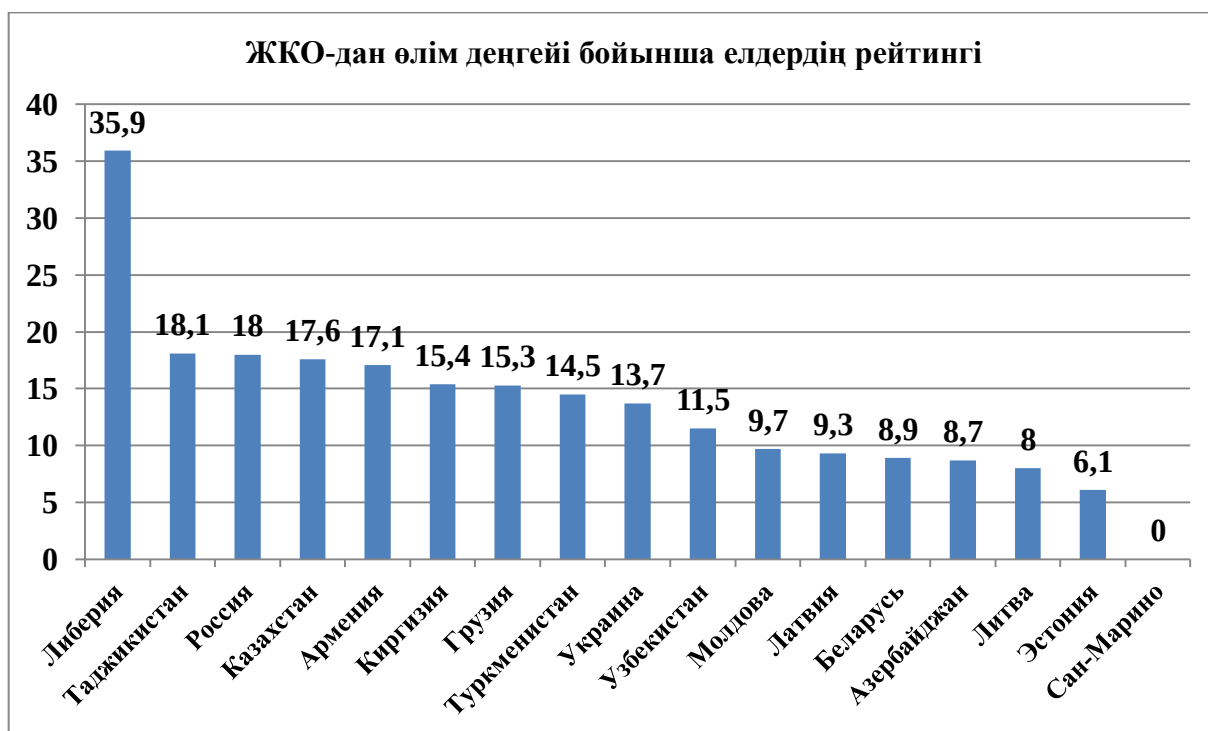
	2015	2016	2017	2018	2019
Оқиғалар саны	18 890	17 974	17 019	15 771	16 614
Қайтыс болды, адам	2 453	2 390	2 086	2 096	1 947
Жараланды, адам	24 055	23 389	22 256	20 445	15 420

Дереккөз: ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері [1]

Талдау көрсеткендей, 2019 жылдың қорытындысы бойынша ЖКО саны алдыңғы 2018 жылмен салыстырғанда көп, бірақ 5 жыл ішінде төмендеу үрдісіне ие. Сонымен қатар, еліміздің автожолдарындағы апаттылық жағымсыз көріністі сақтап отыр. ЖКО-дан қайтыс болған адамдардың саны бойынша елдің 100 мың тұрғынына шаққанда біз өлім-жітім деңгейі жоғары елдер тобында тұрмыз.

ДДҰ деректері бойынша 2019 жылдың қорытындысы бойынша ҚР әлемнің 175 елінің ішінде 100 мың тұрғынға шаққанда 17,4 адам көрсеткішімен 76-орында тұр (<https://nonews.co/directory/lists/countries/mortality-road-traffic>) салыстыру үшін Эстония 6,1 адам көрсеткішімен 146-шы орынды және Әзірбайжан 100 мың тұрғынға 8,7 адам көрсеткішімен 133-ші орынды алады.

7-суретте ЖКО - дан болатын өлім-жітім деңгейі бойынша елдердің рейтингі көрсетілген.



Дереккөз: Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының (ДДСҰ) мәліметтері)

Сурет 7. ЖКО - дан өлім деңгейі бойынша елдердің рейтингі

2020 жылы автомобиль апаттары ең көп Алматы қаласында, ал Нұр-Сұлтанда бұл көрсеткіштен сегіз есе аз болды. Бұл Бас прокуратураның Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің деректері. Осы жылдың 1 қаңтарынан 31 тамызына дейін еліміздің жолдарында 7500-ден астам апат орын алды.

Рейтингтің көшбасшысы Алматы болып табылады, онда 1838 ЖКО тіркелген. Екінші орында Алматы облысы орналасқан, өңірде 1229 апат орын алған. Үшінші орынды Жамбыл облысы 594 ЖКО алды.

Солтүстік Қазақстан облысында ең аз автомобиль апаттары тіркелді-110 факт. Маңғыстау облысында 145 апат орын алды. Үшінші орынды Атырау облысы иеленіп отыр, мұнда 159 ЖКО тіркелген.

Ел астанасы Нұр-Сұлтанда 236 апат орын алды.

1. Алматы - 1838
2. Алматы облысы - 1229
3. Жамбыл облысы-594
4. Түркістан облысы-553
5. Шығыс Қазақстан облысы - 483
6. Павлодар облысы-369
7. Ақтөбе облысы-357
8. Ақмола облысы-331
9. Қарағанды облысы-286
10. Қызылорда облысы - 275
11. Нұр-Сұлтан-236
12. Шымкент - 204
13. Қостанай облысы - 197
14. Батыс Қазақстан облысы - 175
15. Атырау облысы - 159
16. Маңғыстау облысы-145
17. Солтүстік Қазақстан облысы – 110

Интернет-сайт көзі Tengrinews.kz

ЖҚК негізгі 3 фактормен қамтамасыз етіледі:

1. Жүргізушінің біліктілігі;
2. Автомобиль жолының сапасы;
3. АТС техникалық жарамдылығы.

Осы себептер BDD проблемаларын түсіндіреді:

- 1) жүргізушілерді даярлаудың және жүргізу мәдениетінің төмен деңгейі;
- 2) жолдардың қанағаттанғысыз жай-күйі;
- 3) автобустардың қанағаттанғысыз техникалық жай-күйі.

Автобуспен тасымалдау саласындағы ЖҚК-ға әсер ететін факторлар.

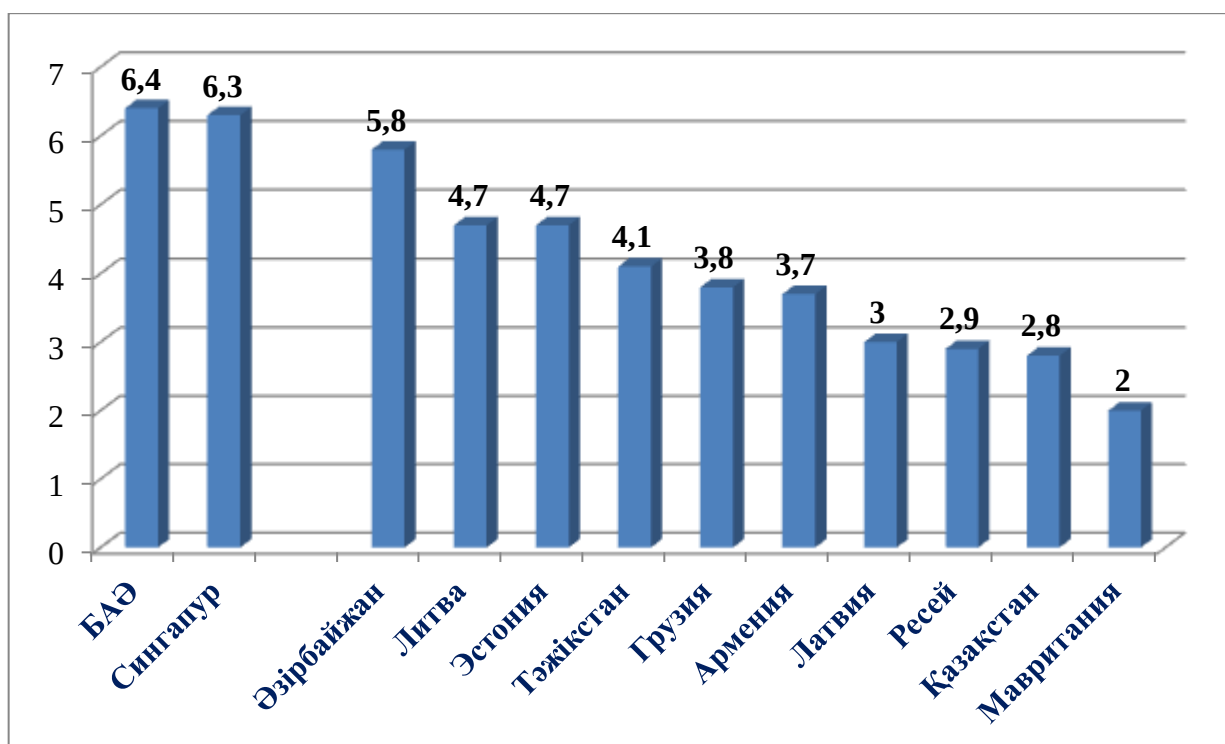
ЖҚК қамтамасыз етуде тасымалдаушылар - қызметі АТС пайдаланумен байланысты заңды тұлғалар мен ЖК ерекше маңызға ие.

Қазіргі уақытта автотасымалдаушылардың көпшілігі ЖҚҚ қамтамасыз етуге қатыспайды және жүргізуші құрамымен ЖКО алдын алуды жүзеге асырмайды. Бұл: ЖҚҚ бойынша жұмысты қаржыландырудың; кәсіпорындар басшылығының дербес жауапкершілігінің; уәкілетті органдар тарапынан бақылаудың болмауына байланысты.

Жалпы, АЖБ-да ЖҚҚ-ны қамтамасыз ету оның қаржылық жағдайына және кәсіпорын басшылығының жауапты қарым-қатынасына байланысты. Бұл ретте, әлеуметтік маңызы бар тұрақты қалалық маршруттарда тасымалдаушының рентабельділігін ЖАО қамтамасыз етуге тиіс. Қазіргі уақытта өңірлерде шығындарды субсидиялаудың іс жүзінде болмауы кәсіпорындарда автобус тасымалдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жұмыстардың болмауына, "D" санатындағы жүргізушілердің тапшылығына және автобустар паркінің күрделі тозуына алып келді.

Жоғары апаттылықтың маңызды себептерінің бірі жүргізушілерді жолаушыларды билеттеуге және тапсыруға алаңдату болып табылады, сондықтан ЖҚҚ-ны қамтамасыз етудің маңызды факторы байланыссыз электрондық билеттеуді енгізу болып табылады, бұл туралы тиісті бөлімдегі жұмыста толығырақ баяндалады.

ЖКО санының жолдардың жағдайына тәуелділігі де белгілі. Қазақстан жол сапасы нашар отыз елдің қатарына кіреді. Дүниежүзілік экономикалық форумның (WEF) деректері бойынша автожолдардың сапасы бойынша елдер рейтингінде (**Quality of roads**) 2017 жылы Қазақстан әлемнің 137 елінің арасында 2,9 балмен 115-орынды иеленеді (8-сурет).



Дереккөз: Дүниежүзілік экономикалық форумның деректері (WEF)

Сурет 8. Автомобиль жолдарының сапасы бойынша елдердің рейтингі

Қалаішілік жол желісінде айналма қозғалыс санының азаюы және оларды х-тәрізді қиылыстарға қайта жабдықтау, жаяу жүргіншілер өткелдері мен автобус аялдамаларын жарықтандырудың болмауы, жолдарды визуалды белгілермен (аудио-бейне сүйемелдеуімен жарнамалық қалқандар) және т.б. үйіп қою проблема болып табылады, бұл да қоғамдық көліктің ЖҚК үшін қауіп төндіреді.

Ішкі істер органдары көліктік бақылау инспекциясымен бірлесіп, жыл сайын рейдтік іс-шаралар барысында тасымалдаушылар тарапынан жол қозғалысы ережелерін бұзудың 40 мыңнан астам дерегін анықтайды. 2019 жылы жолаушылар көлігі жүргізушілері жол берген 43,7 мың ЖҚЕ бұзушылық анықталды.

Оның ішінде көлікті мас күйінде басқарудың 30 фактісі, жолаушыларды, багажды тасымалдау ережелерін бұзудың 1 827 фактісі, Еңбек және демалыс режимі ережелерін бұзудың 807 фактісі, көлік құралын рейс алдында тексеруден өтпеген 364 және т. б. бар.

Статистика бойынша, автобус жүргізушілерінің кінәсінен болған жол-көлік оқиғаларының саны жыл сайын артып келеді. Егер 2018 жылы осындай 496 ЖКО тіркелген болса, онда 53 адам қаза тауып, 733 адам жарақат алған болса, 2019 жылы олардың саны 9% - ға (542), қаза тапқандар 51% - ға (80) және жараланғандар 29% - ға (946) артқан.

2020 жылдың 6 айында қоғамдық көлік қозғалысы бойынша енгізілген шектеу шараларына қарамастан, автобус жүргізушілерінің кінәсінен 136 ЖКО орын алып, 15 адам қаза тауып, 160 адам жарақат алды.

Айта кету керек, оқиғалардың 70% - дан астамы жолаушылар көлігінің қатысуымен жасалады, оны пайдалану мерзімі 10 жылдан асады, техникалық жағдайы қанағаттанарлықсыз. Мысалы, 18.01.2018 жылы Ақтөбе облысындағы "Самара-Шымкент" автожолының 1068 шақырымында "Kassbohrer Setra" маркалы жолаушылар автобусы (1989 ж.Ш., 2005 жылы есепке алынды) өртеніп, 52 Өзбекстан азаматы қаза тауып, 5 адам зардап шекті.

Бұл ретте, автобустардың тізімдік паркінің 90 430 бірлігінің 60%-дан астамы жеке меншік иелеріне тиесілі, олар негізінен заңсыз тасымалдаумен айналысады немесе медициналық және техникалық тексерулер жүргізілмейтін жалға алушы-тасымалдаушыларға формальды түрде беріледі, ДБ ұйымдастыру іс жүзінде жүзеге асырылмайды немесе формальды түрде жүзеге асырылады.

ІІМ ИИДМ-мен бірлесіп ағымдағы жылдың сәуір айында 2020-2022 жылдарға арналған Жол картасын бекітті, оның шеңберінде сондай-ақ:

- қалааралық және халықаралық қатынастарда тұрақты емес тасымалдарда жолаушыларды отырғызудың және түсірудің дүлей орындарын анықтау, сондай-ақ олардың АТ және жол қозғалысы саласындағы заңнама талаптарын сақтау үшін аумақтық полиция департаменттерінің, Көлік комитетінің және ЖАО бірлескен іс-шаралары;

- жолаушылар мен багажды тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыратын АТС-ты Көлік комитетіне электрондық түрде нақты уақыт режимінде жүріп-тұру уақыты, орны, жылдамдығы туралы ақпарат бере отырып, спутниктік навигация аппаратурасымен жарақтандыру мәселесін пысықтау;
- техникалық байқаудан өту мерзімі өткен автобустардың мемлекеттік тіркеу нөмірлік белгілерінің тізімін ішкі істер органдарына ай сайын жолдау;
- автовокзалдардың, автостанциялардың, тасымалдаушылардың және ЖАО-ның автобустарды техникалық байқау нәтижелерін қарау үшін "Техбайқау" бірыңғай ақпараттық жүйесіне қолжетімділігі;
- мүдделі мемлекеттік органдар мен жұртшылықты тарта отырып, "Автобус", "Қауіпсіз жол", "Тахограф" және т.б. бірлескен жедел-алдын алу іс-шаралары.

Қазіргі уақытта көлік құралдарының, оның ішінде автобустардың техникалық байқаудан өту мерзімдерін бақылау бөлігінде ИИДМ-нің "Техбайқау" ақпараттық жүйесін ІІМ деректер базасымен интеграциялау іске асырылды. Сондай-ақ, ЖАО, автовокзалдардың, автостанциялардың және тасымалдаушылардың әкімшіліктеріне осындай бақылау мүмкіндігін берді.

Нәтижесінде ағымдағы жылы мемлекеттік немесе міндетті техникалық байқаудан өтпеген 11 205 жүргізуші анықталып, КҚ пайдаланғаны үшін әкімшілік жауапкершілікке тартылды. Оның ішінде – 435 автобус жүргізушісі (2019 жылы – 35 118, оның ішінде 3 023 автобус).

BDD мәселелерін шешу келесі сұрақтарға байланысты:

- ЖҚҚ қамтамасыз ету бойынша жұмысты ұйымдастыру.

ДБ ұйымдастыру проблемаларының мәні осы саладағы мемлекеттік саясаттың барлық ведомстволармен және қоғамдық ұйымдармен келісілген ұзақ мерзімді стратегиясы және жоспарларды іске асырудың ойластырылған тетігі жоқ екендігінде жатыр. Жол қауіпсіздігі субъектілері бытыраңқы. Жүйесіз шаралар жол инфрақұрылымына, көлік құралдарының жай-күйіне және адам факторына қажетті әсер ете алмайды. Жоғарыда айтылғандармен автожолдардағы өлім-жітімнің жоғары деңгейі түсіндіріледі;

- ЖҚҚ қамтамасыз ету жөніндегі қызметті қаржыландыру.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қызметті қаржыландыру шаруашылық жүргізуші субъектілер қызметінің рентабельділігіне тікелей байланысты. Тұрақты жолаушылар тасымалдары саласындағы рентабельділікті қамтамасыз ету ЖАО-ға тікелей байланысты және шығындарды субсидиялау жөніндегі заңнаманың орындалмауы АЖБ-да ЖҚҚ ұйымдастыруға өте теріс әсер етеді.

Атап айтқанда, автобус тасымалдарында шығындарды субсидиялаудың болмауы кәсіпкерлік субъектілерінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі қызметтің толық болмауына, "D" санатындағы жүргізушілердің тапшылығына және автобустар паркінің күрделі тозуына алып келді;

- Автожолдардың жай-күйін талаптарға сәйкес келтіру.

Жол-көлік оқиғалары санының жолдардың жағдайына тәуелділігі белгілі. Дүниежүзілік экономикалық форумның (WEF) деректері бойынша автожолдардың сапасы бойынша елдер рейтингінде (Quality of roads) 2017 жылы Қазақстан әлемнің 137 елінің арасында 2,9 балмен 115-орынды иеленеді.

ҚР ИИДМ деректері бойынша халықаралық және Республикалық маңызы бар автомобиль жолдарының ұзындығы 24 000 км, жергілікті маңызы бар Жолдар 71200 км. елді мекендердің жолдары 72 000 км құрайды, оларда жол-көлік оқиғаларының 70% - дан астамы жасалады.

Қалаішілік жол желісінде айналма қозғалыс санының азаюы және оларды х-тәрізді қиылыстарға қайта жабдықтау, жаяу жүргіншілер өткелдері мен автобус аялдамаларын жарықтандырудың болмауы, жолдарды визуалды белгілермен (аудио-бейне сүйемелдеуі бар жарнамалық қалқандар) және т. б. үйіп қою қоғамдық көліктің ЖҚҚ қаупін арттырады;

- ЖҚҚ қамтамасыз етудің Нормативтік құқықтық базасы.

Жол қауіпсіздігі саласындағы заңнаманы қысқаша талдау

Жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету "жол қозғалысы туралы" ҚР Заңымен реттеледі, ол осы жұмысты ұйымдастырудың барлық аспектілерін қамтиды.

Сонымен қатар, қолданыстағы "жол қозғалысы туралы" ҚР Заңы жол қауіпсіздігі субъектілерінің мемлекеттік саясатты іске асыруға қатысу тетігін құрған жоқ.

Бұдан басқа, заңда жолдардағы құқық бұзушылықтарды есепке алуды қамтамасыз ету және тұрақты жолаушылар тасымалдарында ЖҚҚ ұйымдастыру тәртібін әзірлеу және заңды тұлғалар мен ЖК ЖҚҚ қамтамасыз ету сияқты ЖҚҚ қамтамасыз етудің маңызды элементтері жоқ

Елде ЖҚҚ қамтамасыз ету мен ұйымдастырудағы елеулі олқылық ЖҚҚ саласындағы нормативтік базаның кемшіліктері болып табылады. Атап айтқанда, АЖБ-да және жолаушылар мен жүктерді тасымалдау саласында жұмыс істейтін кәсіпкерлік субъектілерінде ЖҚҚ қамтамасыз ету бойынша әдістемелік басшылық жоқ.

ЖҚҚ талаптарына сәйкестікті қамтамасыз етудің маңызды құралы ЖАО және бизнес субъектілерінің заңнама нормаларының орындалуын бақылау және қадағалау болып табылады. Бұл жұмыс орталық УО қанағаттанарлықсыз жүргізілуде, бұл жергілікті атқарушы органдардың өз міндеттемелерін барлық жерде сақтамауына және жолаушылар автобус тасымалдарында АТС-ты іс жүзінде бақылаусыз пайдалануға алып келді.

Қоғамдық ұйымдармен өзара іс-қимылды қамтамасыз етудің, ЖҚҚ бөлігінде заңдар талаптарының сақталуын бақылауды жүзеге асырудың, ЖАО-ны үйлестіру мен әдістемелік басқарудың орнына орталық УО 2013 жылы ІІМ-ге бақылау функцияларын беруді бастады, бұл жолаушылар тасымалында бақылау мен қадағалаудың толық жоғалуына әкелді.

Тасымалдаушылардың қоғамдық ұйымдары, "KAZLOGISTICS" СТК және "Атамекен" ҚР ҰКП кеңестерде бұл мәселені көтере бастағаннан кейін және жолаушылар тасымалы саласында тәртіп орнатуды талап ете бастағаннан кейін, 2019 жылы автожолдардағы бақылау-қадағалау функциялары ҚР ІІМ-нен ҚР ИИДМ-ге қайтарылды.

Сонымен қатар, ҚР ИИДМ функцияларын Көлік комитетіне қайтару автожолдардағы жағдайдың жақсаруына әкелген жоқ. Бұдан басқа, УО әрекетсіздігі кезінде қалааралық тасымалдау саласында жолаушыларды заңсыз тасымалдау көлемі осыдан туындайтын жағымсыз салдармен ұлғаяды.

ҚР ИИДМ Көлік комитеті төрағасы орынбасарының өтініші бойынша "Атамекен" ҚР ҰКП автокөлік кіші комитетінің 10.07.2020 ж.кеңесінде ІІМ-ге функциялар инспекторлардың штаттық санымен берілді, ал функцияларды қайтару кадрларды есепке алмай өтті, соның салдарынан УО автобустардың жұмысын бақылауды ұйымдастыру үшін кадрлармен жасақталмаған.

Жол қауіпсіздігі саласындағы заңнаманың жетілдірілмеуі жолаушылар көлігі саласына өте жағымсыз әсер етеді. Бұл "жол қозғалысы туралы" ҚР Заңында байқалады. Мысалы:

- 3-бапта. "Жол қозғалысының негізгі қағидаттары" адами факторды алып тастамайды;
- 8-бапта. "Жол жүрісі жай-күйінің көрсеткіштерін есепке алудың және оның қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мемлекеттік жүйесі" негізгі көрсеткіштерге қолжетімділік жоқ;
- 10-бапта. "Уәкілетті органның құзыреті" автожолдарда және ЖКО-да құқық бұзушылықтарды есепке алуды қамтамасыз етпейді;
- 11-бапта. "Көлік жөніндегі УО құзыреті" жолаушылар мен багажды тұрақты тасымалдаумен айналысатын заңды тұлғалар мен ЖК-ның қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі қызметті ұйымдастыру және жүзеге асыру тәртібін әзірлеу жөніндегі құзыреті жоқ;
- 28-бапта. "Заңды тұлғаларға және ЖК-ға ЖҚҚ қамтамасыз ету бойынша талаптар" құқық бұзушылықтар мен ЖКО-ға қарсы іс-қимыл бойынша міндет жоқ.

Сондай-ақ жол қауіпсіздігі саласындағы заңнаманың кемшілігі ЖҚҚ ұйымдастыру бойынша НҚА болмауы болып табылады. Атап айтқанда, бұл АЖБ-дағы және жолаушылар мен жүктерді тасымалдау саласында жұмыс істейтін кәсіпкерлік субъектілеріндегі ЖҚҚ инженерлерінің штат санының нормативі. Бұл норманың болмауы экономика мәселелерінің BDD-ден басым болуының себептерінің бірі болды.

Заңнаманың тағы бір кемшілігі-BDD қамтамасыз ету әдістемесінің болмауы. Бұл актілерді әзірлеу қажеттілігі ЖАО-да және кәсіпкерлік субъектілерінде білікті кадрлардың жетіспеуіне байланысты ұсынылады. Сондай-ақ бұл ЖАО құзыретіне және заңды тұлғалардың "жол жүрісі туралы"ҚРЗ 17 және 28-баптарына сәйкес ЖҚҚ қамтамасыз ету жөніндегі міндетіне байланысты.

АТС жүргізушілерін даярлау Ережесінің жетілмегендігі автобустар мен троллейбустарды басқару үшін жүргізуші куәліктерін алу мәселесінде көрінеді. Іс жүзінде жүргізушіде жеткілікті жүргізу тәжірибесі, басқару дағдылары және әр түрлі климаттық жағдайларда дұрыс әрекет ету мүмкіндігі болуы керек.

Сонымен қатар, "жол жүрісі туралы" ҚР Заңының 74-бабына сәйкес АТС-ны басқару құқығы белгіленген жасқа жеткен және АТС-ны басқаруға қарсы көрсетілімдердің жоқтығы туралы медициналық қорытындысы бар адамдарға беріледі. Тиісті даярлықтан кейін кандидаттар Көлік құралдарын жүргізу құқығын алуға емтихан тапсыруға жіберіледі.

7 - баптың 2-тармағында былай делінген: "С" санатындағы және "D1" кіші санатындағы көлік құралдарын басқару құқығы-жиырма бір жасқа толған, кемінде үш жыл жүргізуші жұмыс өтілі, оның ішінде кемінде бір жыл "C1" кіші санатына жататын басқару өтілі бар адамдарға беріледі.

Бұл ретте, "D" және "Тb" санатындағы АТС - жиырма бес жасқа толған, кемінде бес жыл жүргізуші жұмыс өтілі, оның ішінде кемінде үш жыл "D1" кіші санатына жататын басқару өтілі бар адамдарға беріледі. "D1" кіші санатының және "D" санатының көлік құралдарын жүргізу құқығы тиісті жұмыс өтілі бар адамдарға беріледі.

Алайда, бұл норма еңбек өтілін растау тәртібін сипаттамайды және басқару құқығына үміткер адамдар жұмыс тәжірибесі жоқ емтихандарға жіберілуі мүмкін. Сондай-ақ, АТС-да жұмыс өтілі туралы анықтамаларды ешкім тексермейтіні белгілі. Жұмыс орнынан мұндай анықтама формальдылық болып табылады, нәтижесінде жас шектеуінің жоғарылауы және жүргізушіге белгілі бір жұмыс өтілінің талабы BDD-ге нақты әсер етпейді.

Ұсыныс: "емтихандар қабылдау және жүргізуші куәліктерін беру қағидаларына" өзгеріс енгізу:

пп-да.7 т.77. 3-тарау мынадай редакцияда жазылсын:

7) "с", "D1" "D", трамвай, троллейбус санаттарын беру үшін жұмыс өтілін растайтын құжат (жұмыс орнынан анықтама, жалақысы туралы анықтама және жүргізуші ретінде тиісті жұмыс кезеңіне аударылған міндетті аударымдар туралы ХҚО-дан үзінді).

Бұл ретте анықтамада жүргізушілікке үміткер жұмыс істеген АТС маркасы, моделі және мемлекеттік нөмірі көрсетілуі қажет (жүргізушінің жұмыс орнынан анықтаманың нысанын бекіту қажет).

ЖҚҚ қамтамасыз ету бойынша ұсыныстар

1) ұйымдастыру іс-шаралары

ЖҚҚ ұйымдастыру-бұл бүкіл қоғамды тартуды және автомобиль жолдарындағы өлім-жітімді жоюды мақсат ететін стратегияны айқындауды талап ететін мемлекеттік маңызы бар міндет. Осы мақсатты тиімді кезең-кезеңмен жүзеге асыру үшін жолақты дәл осылай қою керек.

Бұл ретте, басында барлық ведомстволар мен жұртшылықтың кең қатысуымен "ҚР заңнамалық актілеріне ЖҚҚ мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы"ҚР Заңы жобасының тұжырымдамасын әзірлеу қажет.

Бұл үшін жол қауіпсіздігі субъектілерінің оны орындауын талдай отырып, заңнамаға сараптама жүргізу және кәсіпкерлік субъектілеріндегі ЖҚҚ-ның жай-күйіне сараптама жүргізу талап етіледі.

Заңнамаға өзгерістер енгізуден басқа, сараптама мен талдау нәтижелері бойынша жол қозғалысының, атап айтқанда автобус тасымалдарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік кешенді бағдарлама әзірлеу қажет.

Қоғамдық бақылау және жауапкершілікті дербестендіру тасымалдау саласындағы апаттылықты жоюдың пәрменді тетігі болып табылады.

2) Қаржылық шаралар

Автобус тасымалдарының ЖДҚ-ны қамтамасыз етуді қаржыландыру әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалдарының шығындарын субсидиялау үшін бюджетті қалыптастыру сатысында да қалануы тиіс, бұл НҚА-ға тиісті өзгерістер енгізуді талап етеді.

Тұрақты жолаушылар тасымалдарының субсидияланбайтын маршруттарында ЖҚҚ ұйымдастыруға арналған шығындарды кәсіпорындар тасымалдардың өзіндік құнына салады. Заңсыз тасымалдаушыларды жою кезінде заңға бағынатын кәсіпкерлердің табыстылығы ЖҚҚ қамтамасыз ету бойынша жұмыстарды қаржыландыруды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

3) Техникалық шаралар

Ең алдымен, ЖАО жол-құрылыс жұмыстарын жүргізуге және жол жабынының қанағаттанарлық жай-күйін қамтамасыз етуге тиімді бақылауды қамтамасыз етуге тиіс.

Бұдан басқа, әртүрлі елдердің тәжірибесін талдау негізінде жол белгілері мен жол конфигурациясы жүргізушілер мен жаяу жүргіншілердің болжамды мінез-құлқын қалыптастыруын, барынша рұқсат етілген жылдамдықты, қауіпсіз жүргізу шекараларын, жолдағы маневрлерді және ЖКО қаупін айқын тиімділікпен төмендетуді қамтамасыз ететін стандарттарға және басқа да НҚА-ға өзгерістер енгізу қажет.

Қауіпсіздікке төнетін қауіп-қатердің төмендеуіне қоғамдық бақылау тетігін енгізу арқылы да қол жеткізіледі. Тапсырыс беруші емес, "қызмет сапасын тұтынушы анықтайды" қағидатын қолдану қажет. Бұл жол қауіпсіздігі субъектілері үшін негізгі уәждердің бірі.

Парктің жоғары тозуы экологияға аса зиянды әсер ететіні белгілі. Төмендегі кестеде ҚР ИДМ Көлік комитеті ұсынған еліміздегі парктің тозуына жасалған талдау келтірілген.

Кесте 7. Пайдалану мерзімі бойынша қалалық автобустардың жай-күйі

№	Аймақтары	2018 ж.		2019 ж.	
		саны	7 жастан асқан	саны	7 жастан асқан
1	Алматы қ.	1 626	0	1 099	0
2	Атырау обл.	200	0	160	0
3	Ақтобе обл.	387	25%	387	25%
4	Нур-Сұлтан қ.	1 131	30%	1 131	30%
5	БҚО	568	30%	568	30%
6	Жамбыл обл.	670	32%	670	34%
7	Шымкент қ.	1 648	50%	1 377	40%
8	Қарағанды обл.	1 060	45%	1 070	46%
9	Түркістан обл.	363	62%	298	49%
10	Қызылорда обл.	785	73%	624	55%
11	Павлодар обл.	557	56%	557	56%
12	ШҚО	1 202	62%	1 202	62%
13	СҚО	349	56%	310	63%
14	Ақмола обл.	322	69%	311	69%
15	Маңғыстау обл.	114	76%	114	76%
16	Алматы обл.	234	90%	234	90%
17	Қостанай обл.	385	97%	385	97%
Барлығы		11 601	42%	10 497	43%

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері [2]

Автокөлік құралдарының отынды тұтынуы және ластаушы (зиянды) заттардың шығарындылары олардың бастапқы технологиялық деңгейіне, өндіріс еліне, ластаушы заттардың шығарындыларына арналған стандарттарға сәйкестігіне, сондай-ақ пайдалану мерзімі мен жасына байланысты болады.

Автокөліктердің технологиялық деңгейін олардың еуропалық Еуро стандарттарына сәйкестігі бойынша бағалауға болады. Еуро стандарты бойынша автомобиль класы неғұрлым көп болса, отынның нақты шығыны мен ластаушы заттардың шығарындылары соғұрлым аз болады. Еуро 0 (1992 ж.бұрын шығарылған – еуропалық және 2004 ж. – ресейлік) санатындағы автомобильдермен салыстырғанда Еуро 1 - Еуро 4 едәуір үлкен шығарындылар мен отын шығынына ие.

Мысалы, Еуро 3 класындағы ұқсас автобуспен салыстырғанда дизель отынымен жұмыс істейтін Еуро 3 класындағы сыйымдылығы 20-дан 60 орынға дейінгі орташа автобус отын шығынын 6,7% - ға аз, СО көміртегі тотығының шығарындысынан 59,3% - ға (немесе 2,5 есе) аз, СН көмірсутегінің шығарындысынан 69,2% - ға (немесе 3,2 есе) және по азот тотығының шығарындысынан 70,1% - ға (немесе 3,3 есе) аз.

Экология проблемаларының өзектілігін ескере отырып, Үкімет саябақты жаңарту арқылы ахуалды жақсарту бойынша шаралар қабылдауда. Атап айтқанда, ҚР Премьер-Министрінің өкімімен 2018-2020 жылдарға арналған автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі кешенді бағдарлама (Жол картасы) қабылданды, ол отандық құрастырылған автобустарды жеңілдікпен сатып алуды қаржыландырады және оның орындалуы Үкімет пен УО бақылауында.

Нәтижесінде, қазіргі уақытта паркті жаңарту процесінде елеулі өзгерістер байқалады. Төмендегі кестеде Бағдарламаны іске асыру кезінде және өз қаражаты есебінен автобустарды сатып алу нәтижелерін ұсынатын 2018-2020 жылдарға арналған статистика келтірілген.

Кесте 8. Өңірлер бөлінісінде автобустарды жаңарту

	Қала, облыс	Сатып алынған автобустар саны									
		«ҚДБ-Лизинг» АҚ арқылы»					өз бетінше (өз қаражаты)				
		2018 жы л	2019 жы л	2020 ж. жоба	2020 факт	2021 ж. жоба	2018 жы л	2019 жы л	2020 ж. жоба	2020 факт	2021 ж. жоба
1.	Шымкент қ.	-	300	590	230	-	80	44	-	-	-
2.	ШҚО	-	170	85	-	-	11	13	15	-	15
3.	Алматы қ.	-	73	75	-	-	479	450	197	-	400
4.	Ақмола обл.	-	44	50	-	-	-	-	-	-	-
5.	Атырау обл.	45	26	130	49	-	-	20	-	-	-
6.	Павлодар обл.	-	30	15	-	15	3	17	14	1	14
7.	Нұр-Сұлтан қ.	-	5	100	60	-	-	-	-	-	-
8.	Қарағанды обл.	-	-	250	-	200	10	105	-	-	-
9.	Түркістан обл.	-	-	35	-	35	35	40	30	17	50
10.	Маңғыстау обл.	-	-	200	-	200	-	-	-	-	-
11.	Қостанай обл.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12.	Жамбыл обл.	-	-	200	-	200	71	82	100	-	-
13.	БҚО	-	-	-	-	-	40	43	-	-	-
14.	Ақтөбе обл.	-	-	-	-	50	20	-	20	15	15
15.	Алматы обл.	-	-	-	-	6	30	-	8	4	7
16.	СҚО	-	-	-	-	100	21	15	-	-	-
17.	Қызылорда обл.	-	-	-	-	-	-	-	140	13	127
Барлығы:		45	648	1 730	339	806	800	829	424	50	628

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері [2]

Бұдан басқа, үкімет АТС-ті отынның экологиялық таза түрлерін пайдалануға көшіру арқылы жағдайды жақсарту жөнінде шаралар қабылдауда. Бұл ретте газбен жұмыс істейтін автобустарды пайдалануға баса назар аударылады. Атап айтқанда, "2019 – 2022 жылдарға арналған табиғи газды мотор отыны ретінде пайдалануды кеңейту жөніндегі іс-шаралар жоспарында (бұдан әрі-жоспар) өндірістік-өткізу инфрақұрылымының 85 (сексен бес) бірлігін салу көзделген, оның ішінде:

I. қалаларда жергілікті "әлеуметтік зәкірлі тұтынушы" үшін автогаз толтыру компрессорлық станцияларын (АГТКС) - сығымдалған табиғи газды (КПГ) тұтынатын автобус парктерін салу);

II. Сұйытылған табиғи газды (СТГ) тұтынатын "коммерциялық зәкірлі тұтынушы" – магистральдық жүк және жолаушылар автокөлігі үшін "Еуропа – Қытай" халықаралық көлік бағытында (МТМ ЕК) криогенді автожанармай құю станцияларын (КриоАЗС) салу);

III. Криоазсқа жеткізу және "Қазақстан темір жолы "ҰК" АҚ ("ҚТЖ "ҰК"АҚ) локомотивтерін отынмен қамтамасыз ету үшін СТГ (МТЗ) өндіру бойынша аз тонналы криогендік зауыттар салу.

ҚР ЭМ жоспарда тауарлық табиғи газ – метанның экологиялық таза және үнемді мотор отынының түрлерін өндіру үшін жылына 500 млн. текше метр мөлшерінде резервке қойылған, ол 400 мың тонна дизель отынын алмастыруды және отандық МӨЗ-ге жүктемені азайтуды қамтамасыз етеді.

Жоспарды табысты іске асыру үшін "2018 – 2020 жылдарға арналған автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі кешенді бағдарлама (Жол картасы) шеңберінде отандық автоөндірушілердің 12 мың бірлік автобус пен табиғи газбен жүретін арнайы автомобильдер өндіру кестесімен газ құю станцияларын салу кестесін үйлестіру қағидаты салынған».

Бұдан басқа, жол картасының 5-тармағында көзделген автобустардың газ баллон жабдықтарын уақтылы жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін сервистік инфрақұрылымды дамыту жоспарланған.

Импортты алмастыруды қамтамасыз етуде және отандық автоөндірушіні қолдауда ҚР экономикасы үшін жоспарды іске асырудан күтілетін нәтиже, ол соңғысының арқасында әлеуметтік маңызы бар қалалық маршруттарда автобустардың тозған паркін жаңғыртуды күшейтеді.

Дизель отынын неғұрлым арзан метанмен алмастыру (2-3 есе арзан) отын шығыстарын айтарлықтай үнемдеуді және тиісінше көлік шығыстарының өзіндік құнын төмендетуді, субсидияларға бюджет қаражатын үнемдеуді қамтамасыз етеді. ЕК МТМ-де СТГ және СТГ автожанармай құю желісін салу ҚР көліктік транзиттік стратегиясын іске асыру кезінде халықаралық автотасымалдаушыларға қолайлы жағдайлар жасауға ықпал ететін болады. Метанның экологиялылығы (Еуро-5 стандартына сәйкес келеді) атмосфераға зиянды шығарындылар мен парниктік газдарды бірнеше есе қысқартуды қамтамасыз етеді.

Газ құю станциялары желісінің жеткіліксіз саны мен төмен даму қарқыны туралы бизнесті сынға алу, көлік жобалары сияқты олардың сөзсіз рентабельділігіне бағытталған жобаларды іске асыру ерекшеліктерін ескермейді, олардан АГТКС құрылысы автопарктерді құруға байланысты.

Жанармай құю бекеттерінің төмен қарқынының негізгі себебі-көрсетілген синхрондау принципін бұзу. ЖАО дизель автобустарын сатып алады немесе газ автобустарын сатып алады, бірақ АГТКС салу үшін жер учаскелерін бөліп шығармайды немесе кешіктіріп бөледі.

Тапсырыс берушілердің (ЖАО, тасымалдаушылар) және газ берушілердің іс-қимылдарын үйлестіруді жеңілдету үшін "Қазақстанның газ моторлық қауымдастығы" қауымдастығы қазіргі уақытта өңірлерде АГТКС құрылыс жобаларына ШОБ өкілдерін тарту бойынша белсенді жұмыс жүргізуде.

Мәселен, Шымкент қаласының әкімдігі ағымдағы жылдың соңына дейін "СарыарқаАвтоПром" ЖШС дайындаған 590 бірлік газ автобустарын жеткізу кестесін іске асыруда. Осындай сатып алулар Атырау, Ақтау, Ақтөбе, Тараз қалаларының және басқа да өңірлердің ЖАО-ларының бақылауымен жасалды не жоспарланды.

Мұнда АГТКС құрылысын жеке компаниялар жүргізеді, соның ішінде "Akzhayik CNG" ЖШС, "MetanGas" ЖШС, "SKYMAX TRADE" ЖШС, "АГНКС Қазақстан" ЖШС және "AvtoGasServiceCompany" ЖШС франшиза ұсыну шартымен тартылған компаниялар.

Бұдан басқа, "ҚТЖ "ҰК" АҚ локомотивтерін газ-дизель режимінде СТГ пайдалануға көшіру жөніндегі жоба шеңберінде жеке инвестор "KNGP VORTEX GAS" ЖШС компаниясымен - құйынды салқындатқыштарда СТГ өндірудің жоғары тиімді технологиясының иесімен бірлесіп СТГ өндіру бойынша зауыттар салу бойынша жұмыс жүргізілуде.

Алматы қаласының әкімдігімен 2019 жылы "Самұрық-Қазына" ҰӘҚ АҚ қаланың коммуналдық автопарктерінің КТГ пайдалануды кеңейту мәселелерін (қосымша автобустар сатып алу, оларды отынмен қамтамасыз ету үшін АГТКС салу, дизельді автобустар сатып алуға мораторий және т.б.) көрсететін ынтымақтастық туралы Меморандумға қол қойды.

Үкіметтік іс-шаралар жоспарына сәйкес Алматы қаласында 2020 жылы 1600 бірлік газ автобустары және 13 АГТКС болуы тиіс. Қазіргі уақытта мұнда тек 6 АГТКС жұмыс істейді, оның ішінде 5 - еуі ҚТГО компаниялар тобының қаражаты есебінен салынған, екеуі-ЖАО, олардың біреуі әлі іске қосылмаған. СТГ - да нақты пайдаланылатын автобустардың жалпы саны-400 бірлік, осы себепті АГТКС өндірістік қуаттарының жүктемесі 20% - дан аспайды. Газ автобустары паркін кеңейтудің кідіруіне байланысты (2020 жылдың соңына дейін қосымша 150 автобус сатып алу жоспарлануда) жаңа АГТКС құрылысы да кешіктіріліп жатыр (құрылысқа жер учаскелері бөлінбейді).

Дегенмен, Алматы қаласының ЖАО-ның осыдан 10 жыл бұрын қаланың коммуналдық парктері үшін СТГ енгізу жөніндегі пилоттық жобаны жүзеге асырған және осы салада көшбасшылықты сақтап келген тәжірибесі қалалардың көлік инфрақұрылымын дамытудың басқа да ең үздік бағыттары, оның ішінде жолаушылар автотасымалдаушыларының шығындарын субсидиялауды қамтамасыз етуге қатысты болып табылады.

ЖАО-ның негіздеуші құжаттардың ашықтығына сенімсіздігіне байланысты, оның ішінде үлес салмағы субсидияланатын шығыстардың 19-30% - ын құрайтын отынға арналған шығыстар бойынша тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша қажетті қаражат бөлуге барлық өңірлерде қол жеткізілмейді. СТГ/СТГ пайдалану оны сатып алуға жұмсалатын шығындардың едәуір (3 есеге дейін) азаюы кезінде мотор отынына жұмсалатын шығыс бойынша есептердің ашықтығын қамтамасыз етеді.

Қазіргі уақытта ҚР Президентінің бастамасы бойынша Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының экологиясын жақсарту мәселелері бойынша НҚА жобасын әзірлеу жүргізілуде, онда мегаполистерді, оның ішінде коммуналдық автопарктерді газдандырудың жаңа міндеттері қойылады. Онда қоршаған ауаны қорғау бойынша қатаң шаралар қарастырылған, оның ішінде мұнда ДТ-да жолаушылар автобустарын пайдалануға тыйым салу, кіру аймақтарын шектеу, зиянды шығарындылардың көлемін, отын сапасын бақылауды күшейту және басқа да әкімшілік сипаттағы шаралар бар.

Қоғамдық жолаушылар көлігін газдандыру жағдайын жақсарту үшін жолаушылар көлігін дизель отынынан газға ауыстыру бойынша мамандар мен сарапшылар келесі шараларды ұсынады:

- елді мекендерді жолаушылар автобустарымен қамтамасыз ету нормалары бойынша әлеуметтік стандарт әзірлеу;
- тасымалдау шығындарын төмендету, жол жүру тарифтерін оңтайландыру және тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау көлемін төмендету мақсатында көлік саласын дамыту бағдарламалары мен ағымдағы жоспарларда автобустарды табиғи газды пайдалануға ауыстыру мәселелері бойынша ҚР қолданыстағы нормативтік-құқықтық актілері ескерілсін.

Айтылған ұсыныстар жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдауды жетілдіруге, қала экологиясы мен атмосфералық ауаны жақсартуға бағытталған, осыған байланысты осы міндеттерді шешуге түрлі бизнес-қоғамдастықтардың ортақ күш-жігері жұмылдырылуы тиіс.

1.2. Мемлекеттік реттеу

Қазіргі уақытта АТ саласындағы мемлекеттік реттеу ҚР ИСМ атынан құқықтық қамтамасыз ету, лицензиялау, АТ туралы ҚР заңнамасының сақталуын бақылауды жүзеге асыру жолымен жүзеге асырылады.

Автокөлік туралы заңнаманың сақталуын мемлекеттік бақылауды ҚР ИИДМ Көлік комитеті атынан УО және басқа да мемлекеттік органдар ҚР заңнамасында белгіленген құзыреті шегінде жүзеге асырады.

Бұл ретте, уәкілетті органның құзыреті "автомобиль көлігі туралы" 2003 жылғы 4 шілдедегі №476 заң бойынша автомобиль көлігі саласындағы мемлекеттік саясатты мынадай жолдармен іске асыруды білдіреді:

- **автомобиль көлігі саласындағы ЖАО-ны үйлестіруді және әдістемелік басшылықты жүзеге асыру;**
- **АТ жұмыс істеу тәртібін айқындайтын ҚР заңдары мен ҚР Үкіметі қаулылары талаптарының сақталуын бақылауды ұйымдастыру және жүзеге асыру;**
- **автокөлік саласындағы қауымдастықтар (одақтар) нысанындағы ЗТБ-мен мемлекеттің өзара іс-қимылын қамтамасыз ету.**

- Көлік процесіне қатысушылар арасындағы қатынастарды реттейтін және тасымалдаушылар мен АТС-қа қойылатын талаптарды белгілейтін "автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңы " автокөлік саласындағы мемлекеттік реттеудің негізгі міндеттері:
- экономика мен халықтың автомобиль тасымалдарына және өзге де жұмыстар мен көрсетілетін қызметтерге қажеттіліктерін қамтамасыз ету үшін жағдайлар жасау;
- жеке және заңды тұлғалардың заңды құқықтары мен мүдделерін, сондай-ақ мемлекеттің ұлттық мүдделерін қорғау;
- халықаралық автомобиль тасымалдары нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігі үшін жағдайлар жасау;
- автомобиль тасымалдарының ішкі нарығын қорғау;
- автокөлік инфрақұрылымын одан әрі дамыту.

"Автокөлік туралы" заң талаптарының орындалуын талдау.

ҚР ИИДМ Көлік комитетінің "автомобиль көлігі туралы" 2003 жылғы 4 шілдедегі №476 Заңның талаптарын орындау бойынша, облыста мемлекеттік саясатты іске асыру жөніндегі істердің нақты жай-күйі:

а) Автомобиль көлігі саласында жергілікті атқарушы органдарды үйлестіруді және әдістемелік басшылықты жүзеге асыру.

Қалалық жолаушылар тасымалын ұйымдастыру тәжірибесі мен жүргізілген зерттеулер заңның бұл нормасы толық орындалмайтындығын көрсетеді. ЖАО іс-қимылдарын үйлестіру қауымдастықтары басшыларының ақпараты бойынша іс жүзінде жоқ;

б) автокөліктің жұмыс істеу тәртібін анықтайтын ҚР заңдары мен ҚР Үкіметі қаулылары талаптарының сақталуына бақылауды ұйымдастыру және жүзеге асыру.

Осыған байланысты ЖАО-ның "автомобиль көлігі туралы" Заңның талаптарын орындау бойынша жеткіліксіз бақылауынан және осыған байланысты елдің көптеген өңірлерінде әлеуметтік маңызы бар Қалалық автобус және қала маңындағы маршруттарда тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялаудың іс жүзінде болмауынан УО-ға кәсіпкерлердің Елеулі наразылықтары бар.

Сондай-ақ, 2013 жылы бақылау функцияларын ҚР ПМ-ге беру, оның салдарын талдамай және қоғамдық ұйымдардың заң нормаларының орындалуын қадағалауды жоғалтуға әкеп соққан және заңсыз тасымалдардың қарқынды өсуіне себеп болған қарсылықтарына қарамастан, теріс факт болып табылды.

ҚР ПМ-де бақылау саласында тәжірибелі, білікті кадрлардың болмауы салдарынан, сондай-ақ АТС техникалық жай-күйін, желідегі жүргізушілердің еңбек және демалыс режимін бақылау іс жүзінде жоғалды, бұл ЖКҚ-ға теріс әсер етті. Бұл ретте, 2019 жылғы мамырда ПМ-ден ИИДМ-ге функцияларды қайтарғаннан кейін де жолаушылар тасымалындағы кәсіпкерлердің қызметін реттеуде оң өзгерістер байқалмайды.

"Автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңымен бекітілген "автокөлік саласындағы мемлекеттік реттеудің негізгі міндеттері"ББ орындалуын талдау.

"Автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңының талаптарына сәйкес Автомобиль көлігі саласындағы мемлекеттік реттеудің негізгі міндеттерінің бірі **"экономика мен халықтың автомобиль тасымалдарына және өзге де жұмыстар мен көрсетілетін қызметтерге қажеттіліктерін қамтамасыз ету үшін жағдай жасау"** болып табылады.

Осыған байланысты, бұл міндеттер қалай орындалатынын заңсыз тасымалдаудың гүлденуімен бағалауға болады. Бірнеше және көбінесе жалғыз автобуска ие меншік иелері массасының пайда болуы жолаушыларға **тұрақты емес** маршруттармен толық сәйкес келетін маршруттар бойынша қызмет көрсететін "заңсыз иммигранттардың" пайда болуына әкелді.

Мұндай тасымалдар республиканың көптеген өңірлерінде жүзеге асырылады. Бірқатар облыстарда (Оңтүстік Қазақстан, Қарағанды және т.б.) мұндай тасымалдар көлемі бойынша тұрақты қатынастағы тасымалдар көлемінен айтарлықтай асып түседі. "Заңсыз" тасымалдарды жүзеге асыру кезінде қажетті қауіпсіздік пен жайлылық деңгейі қамтамасыз етілмейді. Мысалы, автобус қатынасындағы барлық ірі жол-көлік оқиғалары көптеген құрбандармен осы тасымалдармен байланысты.

Жеке тұлғалар (салық салудан жалтарып тасымалдауда кәсіпкерлікпен айналысатын) және заңсыз тасымалдауда жеңілдетілген салық режимі бар ЖК баға демпингі нарықты тартып алады және көптеген тұрақты маршруттарды залалды деңгейге ауыстыра отырып, заңға бағынатын тасымалдаушылардың кірістерін айтарлықтай төмендетуге ықпал етеді.

Осылайша, техникалық базасы және тасымалдаудың өңделген технологиялық процесі бар заңға бағынатын АТП нашарлайды және банкротқа ұшырайды. Пандемия кезінде олардың қызметіне тыйым салу қаржылық жағдайды одан әрі нашарлатып, заңсыз тасымалдаудың одан әрі гүлденуіне әкелді.

1.3. Жолаушылар тасымалының қаржы-экономикалық жағдайын талдау

Өңірлік тасымалдаушылар қауымдастығының ақпараты бойынша, жолаушылар автокөлігінің қаржылық жағдайы нашарлай түсуде. Жоғарыда айтылғандай, пандемияға байланысты "қалааралық"жабылды немесе банк алдындағы күйде болды.

Қаржылық проблемаларға байланысты 2020 жылдың шілдесінде Алматыда "АлматыГазТранс" ЖШС ірі компаниясы жұмысын тоқтатты. Қыркүйек айында Қаскелең автобус паркінің жүргізушілері жалақының кешігуіне байланысты ереуіл өткізді.

Қаржылық проблемалар тұрақты инфляция жағдайында тасымалдарды жүзеге асыруға арналған шығындардың өсуімен және қызметтен түсетін кірістердің өсуінің болмауымен байланысты. Атап айтқанда, жолаушылар көлігіндегі жағдайдың нашарлау себептері кәсіпорындардың қызметіне әсер ететін әртүрлі факторларға байланысты.

Тасымалдарға (қалааралық облысаралық және халықаралық тасымалдарға) **реттелмейтін** тарифі бар жолаушылар тасымалдарында Тарифтердің төмен деңгейі теміржол көлігімен бәсекелестіктің жоғары дәрежесіне байланысты. Қазақстан темір жолдары желісінің конфигурациясы облысаралық және Халықаралық тасымалдар жүзеге асырылатын автомобиль жолдары желісінің конфигурациясымен шамамен 80% сәйкес келеді.

Жолаушыларды темір жол көлігімен тасымалдау бастапқыда автомобиль көлігімен тасымалдаудың өзіндік құны бойынша төмен болғандықтан, АЖБ тасымалдаудың осы секторында Тарифтердің төмен деңгейін сақтауға мәжбүр.

Нәтижесінде жолаушылар тасымалының осы секторы бойынша кәсіпорындар білікті кадрларды тарта алмайды, АТС жылжымалы құрамын уақтылы жаңарта алмайды, ПТБ дамыта алмайды. Салық ауыртпалығын азайту мақсатында кәсіпорындар өз қызметін жеке кәсіпкер түрінде жүзеге асыратын шағын бизнес саласына баруды жөн көреді.

Сонымен қатар, көптеген кәсіпорындар маршруттарды пайдалану құқығына арналған конкурстарға қатысып, жеке автобус иелерін жалға алынған көліктерді тасымалдауға тартады. Бұл ретте жүргізушілердің ауысым алдындағы/ауысымнан кейінгі медициналық тексеруден және көлік құралдарын техникалық тексеруден өтуін бақылау бұзылады. Әрине, бұл құбылыстардың барлығы тасымалдаудың қауіпсіздігі мен сапасына теріс әсер етеді.

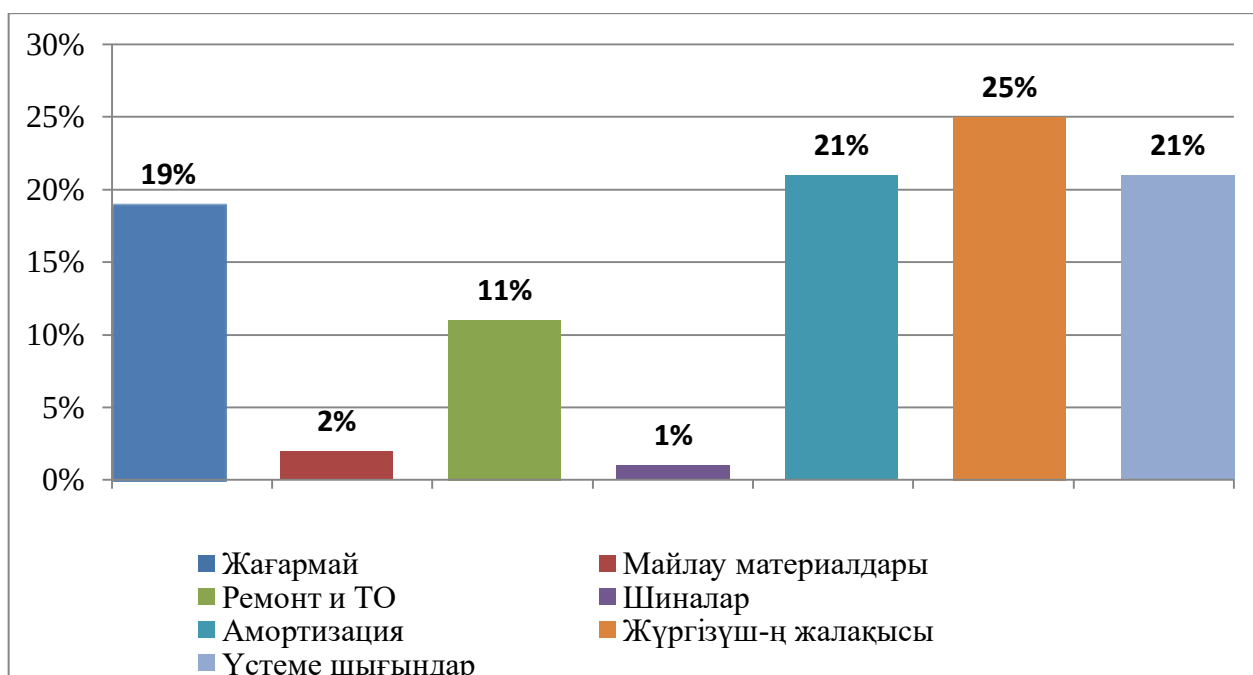
Тасымалдауға арналған тарифі **реттелетін** жолаушылар тасымалы секторында (қалалық, қала маңындағы және облыс ішілік тасымалдар) әлеуметтік маңызы бар маршруттарда шығындарды субсидиялау іс жүзінде болмаған кезде ЖАО белгілейтін тарифтердің төмен деңгейі ауыр қаржылық-экономикалық жағдайдың негізгі себебі болып табылады.

Мәселен, Қазақстанның түрлі өңірлері бойынша қалалық тасымалдарда орташа есептік тариф 120-дан 275 теңгеге дейін құрайды. Сонымен қатар әкімдіктер белгілеген тариф 60-тан 90 теңгеге дейін. Бұл тарифтер 2012-2014 жылдары белгіленген және сол уақыттан бері өзгерген жоқ. Сонымен қатар, жанар-жағар май, қосалқы бөлшектер бағасының өсуіне және ұлттық валютаның девальвациясына байланысты шығыстар үнемі артып келеді.

Табыстылықтың төмен болуына байланысты автокәсіпорындар шығын баптары бойынша үнемдеуге мәжбүр. Сондықтан жүргізушілердің, кондукторлардың және жөндеу жұмысшыларының жалақысының өсуі тежеліп отыр, бұл білікті кадрлардың экономиканың басқа салаларына кетуіне әкеледі.

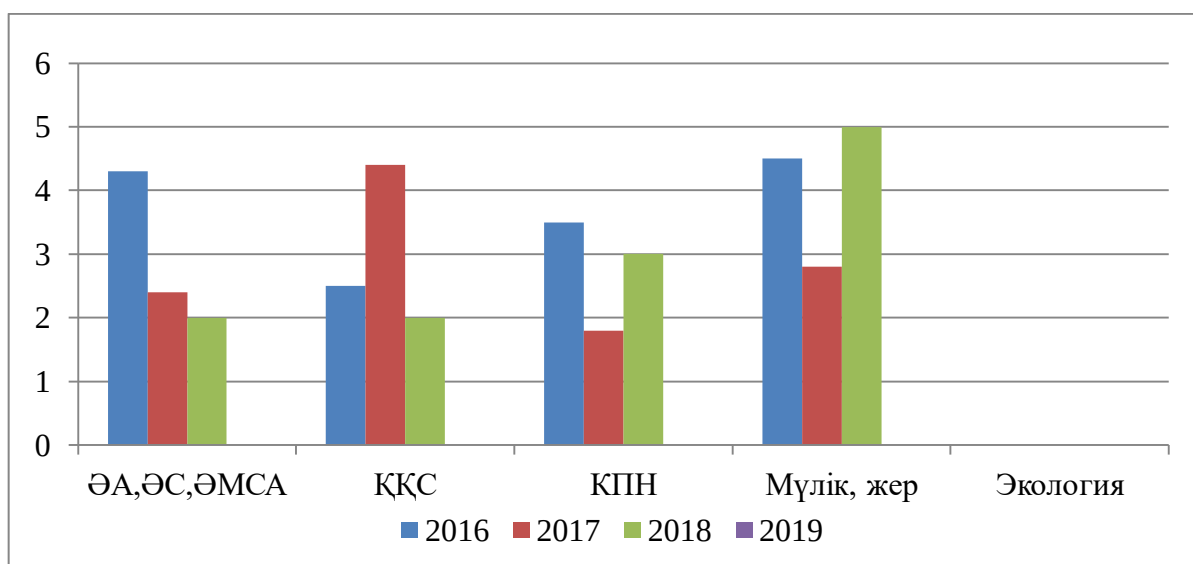
Техникалық қызмет көрсету мен жөндеу жүргізуге және ЖҚҚ бойынша алдын алу шараларын жүргізуге үнемдеу тасымалдау қауіпсіздігі мен Халыққа қызмет көрсету сапасы деңгейіне теріс әсер етеді.

9-суретте тасымалдарды жүзеге асыруға арналған шығындардың кейбір елеулі баптары айқындық үшін келтірілген.



Дереккөз: Алматы қ. тасымалдаушылар қауымдастығының деректері [3]

Сурет 9. Тасымалдарды жүзеге асыруға арналған шығындардың құрылымы



Дереккөз: Қазақстан Автокөлік одағы талдауы

Сурет 10. Тасымалдаушылардың салық аударымдары

2012-2020 жылдар аралығында дизель отынының құны екі есе өсті. 11-суретте қарастырылып отырған кезеңдегі дизель отыны бағасының динамикасы көрсетілген.



Дереккөз: LS материалдары бойынша деректер және kolesa.kz

Сурет 11. 2012-2020 жылдардағы дизель отыны бағасының динамикасы

Жолаушылардың жол жүру тарифтерін есептеу және тарифтік комиссия мен Мәслихат отырыстарында есеп айырысуды қорғау кезінде жүргізушілердің жалақысы жалпы экономиканың барлық салалары бойынша өңір бойынша орташа жалақы деңгейінде белгіленеді. 9-кестеде Қазақстан өңірлері бойынша орташа жалақы келтіріледі, ал оларды экономиканың басқа секторларының жалақысымен салыстыру үшін 10-кестеде салалар бойынша қызметкерлердің орташа жалақысы келтірілген.

Кесте 9. 2020 жылы Қазақстанның облыстары бойынша орташа жалақы

№	Аймақтар	Орташа жалақы, мың теңге
1	Нұр-Сұлтан қ.	282,5
2	Алматы қ.	238,7
3	Шымкент қ.	164,2
4	Ақмола обл.	170,7
5	Алматы обл.	172,2
6	Ақтобе обл.	178,5
7	Атырау обл.	386,4
8	ШҚО	184,7
9	Жамбыл обл.	162
10	БҚО	193,1
11	Маңғыстау обл.	317,7
12	Қарағанды обл.	200,6
13	Қостанай обл.	166,7
14	Қызылорда обл.	187,8
15	Павлодар обл.	182,8
16	СҚО	159,3
17	Түркістан обл.	173,8
	Қазақстан бойынша орта есеппен	212,2

Есептеулер Ranking.kz ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері негізінде

Кесте 10. Қазақстандағы салалар бойынша жалақы 2020 ж.

№	Саласы	Орташа жалақы, мың теңге
1	Ғылыми-техникалық	326
2	Қаржылық және сақтандыру	386,8
3	Өнеркәсіптік	273,8
4	Строительная	248,7
5	Ақпараттық-коммуникативтік	273,2
6	Мемлекеттік басқару және қорғаныс; міндетті әлеуметтік қамсыздандыру	179,5
7	Сауда; автомобильдерді жөндеу	171,9
8	Денсаулық сақтау және әлеуметтік қызметтер	170,7
9	Өнер, ойын-сауық және демалыс	144,8
10	Білім	184,4
11	Ауыл, орман, балық шаруашылығы	127,3
12	Көлік және қоймалау	233,6

Есептеулер Ranking.kz ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері негізінде

«Д» САНАТЫНДАҒЫ ЖҮРГІЗУШІЛЕРДІҢ ТАПШЫЛЫҒЫ

Тасымалдауды ұйымдастыруға кедергі келтіретін проблемалардың бірі "Д" санатындағы білікті жүргізушілердің тапшылығы болып табылады.

Саланы жүргізушілермен қамтамасыз ету мәселесі ерекше проблема болып табылады, өйткені барлық қолайлы факторлармен, жаңа автобустармен, көлеңкелі экономика мен жақсы көлік инфрақұрылымының жоқтығымен білікті жүргізушісіз жасау мүмкін емес.

Тәжірибе көрсеткендей, "Д" санатындағы жүргізушілердің тапшылығы орта есеппен 30% - ды құрайды. Білікті жүргізушілердің жетіспеушілігінің себептері:

- а) төмен жалақы, жоғары физикалық және моральдық жүктеме;
- б) жолаушылар көлігі саласы тартымдылығының болмауы, жүргізушілер мен кондукторлар үшін қарапайым еңбек жағдайларының болмауы;
- в) жүргізушілерді даярлаудың қолданыстағы жүйесі автобустардың білікті жүргізушілерін даярлауға қабілетсіз;

Автобус жолаушылар тасымалының тартымдылығын арттыру мәселесі бойынша кешенді бағдарлама әзірлеу қажет, өйткені көптеген ірі қалаларда әлі күнге дейін қоғамдық көлік жүргізушілері мен кондукторлары үшін еңбек жағдайлары жасалмаған.

Автокөліктің нормативтік актілерінде бұл талаптар қарастырылмаған. ЖАО жүргізушілер үшін еңбек жағдайларын жасау мәселесін қажет деп санамайды, нәтижесінде қоғамдық көлік саласындағы кәсіпкерлер үшін жүйелі проблема қалыптасты.

Бұл ретте, жүргізушілер мен кондукторлардың жалақысын көтеру туралы мәселе жергілікті деңгейде тасымалдаушылардың шығындарын қажеттіліктен толық көлемде уақтылы субсидиялау кезінде шешіледі.

Жүргізушілерді даярлаудың қолданыстағы жүйесі өндірістен, жұмыс берушіден оқшауланғандықтан білікті мамандармен қамтамасыз ету үшін мүлдем жарамсыз.

Мамандарды даярлау екі нәрсені қамтуы керек: өндіріс қажеттілігі және дайындықтың жоғары деңгейі. Қазіргі уақытта автобус жүргізушілерін даярлау бірінші де, екінші де тармаққа сәйкес келмейді.

Кәсіби автобус жүргізушілерінің жетіспеушілігі және оларды даярлау сапасының төмендігі салаға, қоғамға, мемлекет пен бизнеске айтарлықтай материалдық залал келтіреді. Жүргізуші мектептердің басым көпшілігінде Оқу автобусы жоқ екенін ескеру қажет, бірақ теориялық тұрғыдан "жеке меншік иесінен жалға алу" автобусы "Д" санатындағы жүргізушілерді оқытады.

Жас шамасының жоғарылауы "Д" санатындағы жүргізушілердің тапшылығына әкелді. Мысалы, 2020 жылы D1-де оқыған "D" санаты бар алғашқы "жаңа" жүргізушінің автобус парктері 2023 жылдың екінші жартысында, яғни 3 жылдан кейін теориялық тұрғыдан ала алады.

"Д" санатындағы жүргізушілер үшін жас шамасын арттырудың қажеті жоқ, бірақ дайындық сапасын арттыру және осы қызметке тек бизнес ретінде қатысты автомектептерге қойылатын талаптарды қатайту қажеттілігі бар.

"Д" санатындағы жүргізушілердің жалпы саны жолаушылар автомобиль көлігін білікті жүргізушілермен қамтамасыз етуде маңызды рөл атқармайды, бірақ жолаушылар автомобиль көлігі саласының тартымдылығы және өндіріске бағытталған жүргізушілерді даярлау жүйесі.

Автокөлік саласындағы кәсіпкерліктің дамуына кедергі келтіретін бұл кедергі автокөлік жүргізушілерін даярлау жүйесі саланың өзіне бағдарланғанға дейін шешілмейді. Сондықтан Жолаушылар тасымалы жүргізушілерін автокөлік саласын дамытуға уәкілетті мемлекеттік органның құзыретіне беру ұсынылады.

Бұл проблеманы 21 жастан 18 жасқа дейінгі жас шегін төмендету арқылы шешу қозғалыс қауіпсіздігіне теріс әсер етеді, бұл ҚР ІІМ үшін одан бас тартудың негіздемесі болып табылады. **Бұл мәселенің біржақты шешімі- жүргізушілердің жалақысын әр аймақ үшін қолайлы деңгейге көтеру.** Жүргізушілердің жалақысын көтеру тұрақты маршруттардағы тасымалдаушылардың шығындарын толық субсидиялаумен тікелей байланысты.

Бұл норманы көрсету үшін саланың жұмыс істеуінің нормативтік құқықтық базасында жүргізушілер жалақысының деңгейін 50-100% - ға (ерекше күрделілікті және осы кәсіптің адам денсаулығына теріс әсерін ескере отырып) айқындау туралы нормативтік белгіленген ереже жолымен тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау бойынша қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесіне өңір бойынша қызметкерлердің орташа жалақысының деңгейінен жоғары тиісті өзгерістер енгізу ұсынылады.

КӨЛЕҢКЕЛІ ЭКОНОМИКА ЖӘНЕ ЗАҢСЫЗ ТАСЫМАЛДАУ

Автомобиль көлігімен қалааралық, облысаралық жолаушылар тасымалы 2011 жылдан бастап қызметтің лицензияланған түрі болып табылады. Лицензиялауды енгізудің негізгі себебі заңсыз тасымалдар нарығында қалыптасқан, жолдарда қауіпсіздіктің жоқтығынан, жұмыс режимінің бұзылуынан, жүргізушілерді рейс алдындағы медициналық бақылаудың және көлік құралдарын техникалық тексерудің болмауынан көрініс тапқан жағдай болды.

Автомобиль көлігіндегі көлеңкелі экономика саланы ырықтандыру сәтінен бастап жаппай қалыптаса бастады және осы тасымалдау секторы кәсіпорындарының қаржылық-экономикалық жағдайының қанағаттанарлықсыз болуының себебі бола отырып, кәсіпкерліктің дамуына теріс әсер етуді жалғастыруда. "Заңсыз" термині АТС жеке иелерін тұрақты емес маршруттар түрінде тұрақты маршруттарда тасымалдауды білдіреді.

Көліктегі көлеңкелі экономиканың негізгі себебі заңнаманың жетілдірілмеуі салдарынан, көптеген адамдарды, соның ішінде "өзін-өзі жұмыспен қамтығандарды" тартатын ЖК мәртебесін алу арқылы тасымалдау саласының жеңіл қолжетімділігі болып табылады.

Бұл ретте олар маршруттарды пайдалану құқығына арналған конкурстарға қатыспайды, ЖАО-мен шарттар жасаспайды, демек тұрақты маршруттарды пайдаланушыларға қойылатын талаптарды да орындамайды. Заңсыз тасымалдаушылар жол жүруге неғұрлым төмен тариф белгілей отырып, жолаушылардың бекітілген тұрақты маршруттардан кетуін қамтамасыз етеді.

Кесте 11. Көлеңкелі экономика көріністерінің түрлері

Жолаушылар автомобиль көлігіндегі көлеңкелі экономиканың көрініс нысандары	Көлеңкелі экономиканың пайда болу орны мен шарттары
- жолаушыларды заңсыз қалааралық тасымалдау	<i>Қалааралық маршруттарда жолаушыларды заңсыз тасымалдау вокзал маңындағы алаңдарда, адал тасымалдаушылардың автобустары кесте бойынша автовокзалдардан жартылай бос салондармен шығатын уақытта қалыптасады, бұл ретте вокзал маңындағы алаңнан рейске заңсыз автобустар, шағын автобустар және жолаушылары бар жеңіл автомобильдер жөнелтіледі.</i>
- автобустар мен шағын автобустардың көптеген жеке иелерін тарту кезінде қалаішілік және облыс ішілік тұрақты маршруттар;	<i>Қадағаланбайтын экономика тұрақты маршруттарға қызмет көрсетуге автобустар мен шағын автобустардың көптеген "жеке меншік иелерін" тарту нәтижесінде қалаішілік және қала маңындағы маршруттарда көрінеді</i>

Ескертпе: Қазақстан автокөлік иелері Одағының деректері

Заңсыз тасымалдаушылардың жолаушылар ағынын сарапшылар аймаққа байланысты жалпы көлемнің төрттен үшіне дейін бағалайды. Бұл құбылыс әсіресе Қазақстанның оңтүстік облыстарында кеңінен дамыған, бірақ пандемия кезеңінде елдің барлық өңірлерінде айтарлықтай таралған.

Бұған карантин басталғаннан бері (2020 ж.Наурыз) облысаралық және Халықаралық тасымалдар саласындағы автокәсіпорындар мен автовокзалдардың қызметіне тыйым салу ықпал етті.

Тасымалдаушы кәсіпкерлерге либералды көзқарас бизнесті қалыптастыру кезінде негіз болды, бірақ саланы жекешелендіруден кейін 25 жылдан астам уақыт өтті. Қазақстан өтпелі дағдарыс кезеңдерін табысты еңсерді және бүгінде еліміз әлемнің ең дамыған 30 елінің қатарына кіру міндетін қойып отыр. Мұндай өршіл міндеттер өркениетті еңбек нарығын құру және көліктегі көлеңкелі экономиканы жою кезінде ғана мүмкін болады.

Мемлекет үшін залал айқын, бір жағынан, мемлекеттік бюджетке салық аударымдары жетіспейді, екінші жағынан, заңға бағынатын тасымалдаушылардың кірістері төмендейді.

Тек Нұр-сұлтан мен Қарағанды арасында тасымалдаушылардың толық алынбаған табысы жылына 650 млн. теңгеге жетеді. Ел ауқымында көлеңкелі нарықтың кірісі миллиардтан астам соманы құрайды.

ҚР ҰЭМ сарапшыларының бағалауы бойынша көлік саласы экономиканың 4 көлеңкелі секторының бірі болып табылады. Бұл ретте "заңсыз иммигранттар" жолаушыларды ешқандай рұқсатсыз немесе шектеусіз тасымалдауды жүзеге асырады және УО тарапынан ешқандай қысым көрмейді. Қазіргі уақытта пандемия жағдайында, заңға бағынатын тасымалдаушылар мен автовокзалдар тоқтап тұрған кезде, заңсыз тасымалдаушылар қолданыстағы жолаушылар ағынын басып алып, кез-келген санитарлық ережелерді сақтамай және ЖҚҚ-мен қамтамасыз етпестен өз қызметін кеңейтуде.

Мысал ретінде Нұр-сұлтан-Қарағанды бағытында алынбаған табыстардың көлемін есептеу әдістемесін келтіреміз.

Жолаушыларды заңсыз тасымалдаудан келтірілген залалды есептеу.

Қарағанды-Нұр-сұлтан бағытындағы есептеу үлгісі

Билет құны, теңге	1500
Отыратын орындар саны	50
Билеттерді орташа сату	25
Нұр-Сұлтан қаласына жоспарлы рейстер	10 + 10
Қарағандыға жоспарлы рейстер	10 + 10

Расписание Караганды-Нұр-сұлтан: 6.15; 7.30; 8.30; 9.00; 9.30; 10.00; 10.30; 11.00; 11.30; 14.00 және кері 10 рейс.

Жұмыс кестесі Нұр-сұлтан-Қарағанды: 6.15; 7.30; 8.30; 9.00; 9.30; 10.00; 10.30; 11.00; 11.30; 14.00 және кері 10 рейс.

Тұрақты тасымалдаушылардың автобустары кесте бойынша автовокзалдардан жартылай бос шығады, билеттерді сату автобустардың жүктелуінің 40% - на дейін қамтамасыз етеді.

Бір рейске бір автобустың шығыны 45000 теңгені құрайды.

1 күнде 40 рейс жүзеге асырылады: $45\,000 \times 40 = 1\,800\,000$ теңге

1 ай үшін: $30 \times 1\,800\,000 = 54\,000\,000$ теңге

За 1 жыл: $12 \times 54\,000\,000 = 648\,000\,000$ теңге

Бұл ретте Қарағанды және Нұр-сұлтан қалаларының вокзал маңындағы алаңдардан көптеген автобустар, шағын автобустар, шағын автобустар және жолаушылары бар жеңіл автомобильдер рейстерге жөнелтіледі, ал заңға бағынып жұмыс істейтін автобус паркттері шығынға ұшырайды.

1 жыл ішінде адал тасымалдаушылардың толық алынбаған кірістерінің жалпы сомасы 600 млн. теңгеден астам соманы құрайды, осыдан туындайтын бюджетке салық шығындары.

Заңсыз жолаушылар тасымалының салдары:

- Пандемия жағдайында азаматтардың жұқтыру қаупін арттыру;
- BDD нашарлауы;
- Бюджетке салық түсімдерінің жоғалуы;
- Жосықсыз бәсекелестікті дамыту;
- Адал тасымалдаушылардың заңды құқықтарына қысым жасау;
- Халық пен адал тасымалдаушылар алдында мемлекеттік саясаттың беделін түсіру.
- Зейнетақы және әлеуметтік аударымдардың болмауы.

Көлеңкелі экономикаға қарсы іс-қимыл жөніндегі шаралар:

- ***Көлеңкелі экономикаға қарсы іс-қимыл үшін заңнамалық база құру***

Заңнамалық-нормативтік актілерге өзгерістер мен толықтырулар енгізу жөніндегі ұсыныстар:

"Әкімшілік құқық бұзушылық туралы" ҚР кодексіне өзгеріс пен толықтыру енгізу»	– тасымалдаушы-жалға алушының, көлік құралы иесінің және жолаушылар мен багажды тұрақты емес тасымалдауға тапсырыс берушінің ортақ жауапкершілігін көздейтін ұсыныс; – тасымалдаушылардың, жүргізушілер мен кондукторлардың билет пен билет-есепке алу парағының болмауы және сәйкес келмеуі үшін, сондай-ақ жолаушының жол жүру билетінің болмауы үшін жауапкершілігін көздейтін тармақ.
"Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау ережелері" в 180-1 тармағына толықтыру енгізу»	– тасымалдаушылардың жүргізушілер мен кондукторларды жол жүру құжатымен (билетпен) және билет-есепке алу парағымен қамтамасыз ету міндетін көздейтін;; – жолаушылар автокөлігінде міндетті билет-есеп жүйесін енгізуді қарастырады
"Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы" Заңға толықтырулар енгізу»	– жалға алушы-көлік құралы иесінің және тұрақты емес тасымалдауға тапсырыс берушінің тасымалдаушының ортақ жауапкершілігін енгізу мәселесін пысықтау.

- ***Жолаушылар көлігіндегі қолма-қол ақша айналымын азайту.***

Шаралар: Қалалық маршруттарда электрондық төлемді кезең-кезеңмен енгізу.	Нәтижесі: Қолма-қол ақшаның көлеңкелі айналымын азайту және көлеңкелі секторды заңдастыру.
--	--

- ***Көлеңкелі экономика көріністеріне қарсы іс-қимыл әдістерін жетілдіру***

Қарсы әрекет әдістері:	Шаралар:
Жолаушыларды заңсыз тасымалдауды жүйелі ашық бақылау	Уәкілетті органның мүдделі ұйымдардың міндетті қатысуымен қалааралық жолаушылар тасымалын жүйелі бақылауы.
Тасымалдаушылардың жұмысын жүйелі бақылау және талдау.	Қалалық комиссияның уәкілетті органның, салық органдарының, Кәсіпкерлер палатасының, АВТО транспортшылардың салалық бірлестіктерінің өкілдерінен тасымалдаушылардың қаржылық қызметінің ашықтығына бақылау мен талдауды жүзеге асыруы.
Автомобиль жолаушылар тасымалдары кәсіпорындарын ірілендіру жүйесін кезең-кезеңімен енгізу	Шаруашылық жүргізуші субъектіге тиесілі көлік құралдарының ең аз санын ескере отырып, жолаушыларды тұрақты тасымалдауға лицензия беру

Көлеңкелі экономиканы жоюды "өзін-өзі жұмыспен қамтыған" азаматтарды жұмысқа орналастыруды ескере отырып, кешенді түрде көздеу қажет, ол үшін АТ заңсыз жолаушылар тасымалы нарығын зерттеу және көлеңкелі секторды заңдастыру жөніндегі кешенді бағдарлама әзірлеу талап етіледі.

Тасымалдаушылардың шығындарын өтеуді талдау: жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүргені үшін өтемақылар және шығындарды субсидиялау

Жолаушылар автокәсіпорындары кірістерінің негізгі көзі жолаушылардың жол жүруінен түсетін кірістер болып табылады. Реттелетін тарифі бар тасымалдарда (қалалық, қала маңындағы және облысшілік тасымалдар) тасымалдарды ұйымдастыруды қаржыландырудың қосымша көздері мыналар болып табылады:

- ЖАО белгілейтін жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүруінен тасымалдаушының шығындарын өтеу;
- ҚР ККМ 2011 жылғы 13 қазандағы № 614 бұйрығымен бекітілген Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесіне сәйкес айқындалатын есептік деңгейден төмен тарифтер белгіленген жағдайда тасымалдаушылардың залалдарын субсидиялау. Өтемақылар мен субсидияларды төлеу тек жергілікті бюджеттен жүргізілетінін атап өткен жөн.

Жолаушылардың жеңілдікті санаттарын (зейнеткерлер, оқушылар, ЖОО және колледж студенттері, ҰОС қатысушылары және оларға теңестірілген адамдар, I, II және III санаттағы мүгедектер және т.б.) белгілеуді жергілікті өкілді және атқарушы органдар жүргізеді. Жолаушылардың жеңілдікті санаттарының тізбесі облыстар бойынша ерекшеленеді және облыстық (қалалық) бюджеттің көлеміне байланысты.

ҚР заңнамасына сәйкес тарифтерді реттеу жағдайында ЖАО тасымалдаушылардың тасымалдауларды жүзеге асырудан шеккен залалдарын өтеуді қамтамасыз етуге міндетті. Еліміздің өңірлері бойынша деректерді талдау Қазақстанның көптеген өңірлерінде жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүруінен тасымалдаушылардың шығындарын өтеу жүргізілмейді деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді.

Бұл ретте УО тарапынан жолаушылардың жеңілдікті санаттарын тасымалдаудан тасымалдаушының шығындарын өтеу бөлігінде ЖАО-ның ҚР заңнамасын орындауын бақылау жүйесі жоқ.

Жолаушылардың жеңілдікті санаттарын енгізу салдарынан кірістердің жетіспеушілігі елеулі бөлігін құрайтындықтан, бұл фактор тасымалдаушылар үшін айтарлықтай маңызды болып табылады және ол жолаушылар тасымалын басқару органдары тарапынан тиісті назар аударуды талап етеді.

12-кестеде Алматы қаласы бойынша жеке компаниялар үшін (коммуналдық паркті қоспағанда) өтемақылар мен субсидиялар сомаларының арақатынасының мысалы келтірілген).

Кесте 12. 2019 жылға Алматы қ. жеке ТБА бойынша өтемақылар мен субсидиялар

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

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпараты [2]

Коммуналдық парктің тасымалдау көлемі 2019 жылы Алматы тасымалдарының жалпы көлемінде 65% - ды құрағанын және қала маршруттары бойынша өтемақы қажеттілігі шамамен бірдей екенін ескере отырып, қалалық парктердің жалпы қажеттілігі 5,7 млрд.теңге деңгейінде деп қорытынды жасауға болады.

2019 жылы тасымалдаудан түскен кірістер 40 млрд. теңгені құрады, субсидияларды төлеу 36 млрд.теңге мөлшерінде айқындалды. Осылайша, Алматы қаласы бойынша өтемақыларға қажеттілік жиналған кірістердің шамамен 15% - ын және тасымалдарды жүзеге асыруға талап етілетін жалпы соманың шамамен 7,5% - ын құрайды.

Еліміздің кейбір қалаларында (Нұр-сұлтан, Қарағанды) жолаушылардың жеңілдетілген санаттарының тізбесі мен жеңілдіктер деңгейін Алматымен салыстыруға болады. Бірақ Қазақстанның көптеген өңірлерінде жеңілдетілген Санаттар санының аз болуы және жеңілдікті жолаушылардың үлес салмағының аз болуы салдарынан өтемақыларға қажеттілік шамамен екі есе төмен.

Саны 200 мың халқы бар қалалар үшін жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүргені үшін өтемақыларға болжамды қажеттілік 280 млн.теңгені құрайды, Саны 350-400 мың адам қалалар үшін өтемақыларға қажеттілік 570 млн. теңгені құрайды, миллионер қалалар үшін (Нұр-сұлтан, Шымкент) өтемақыларға қажеттілік 2-ден 3 млрд. теңгеге дейін жетуі мүмкін. Бұл көрсеткіштер елдің көптеген өңірлері бойынша тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауға бөлінетін сомадан едәуір көп, дегенмен олар субсидиялаудың осы көлемдерінің ішінде отыруы тиіс.

Тасымалдаушылардың тасымалдарды ұйымдастыруды қаржыландыру үшін екінші табыс көзі-бұл жол жүру тарифтерін есептіден төмен белгілеу салдарынан кәсіпорындардың шығындарын субсидиялау.

Белгіленген және есептік Тарифтердің ара қатынасы бар ережені Алматы қаласының мысалында суреттейміз. Белгілі болғандай, қалада тасымалдау тарифі 2012 жылы 80 теңге мөлшерінде белгіленген және содан бері өзгерген жоқ. 3-қосымшада Алматы қаласының маршруттары бойынша жолаушылардың жеке жол жүру тарифтері және 2019 жылға қажетті субсидия көлемі келтірілген.

3-қосымшадан көріп отырғанымыздай, есептік тариф белгіленген тарифтен бірнеше есе асады. Республиканың басқа өңірлері бойынша да осындай жағдай. Сараптамалық талдау көрсеткендей, ел өңірлерінде есептік тарифтер кезінде 150-200 теңге шегінде өңірге және маршрутқа байланысты тарифтер 60-80 теңге мөлшерінде белгіленген.

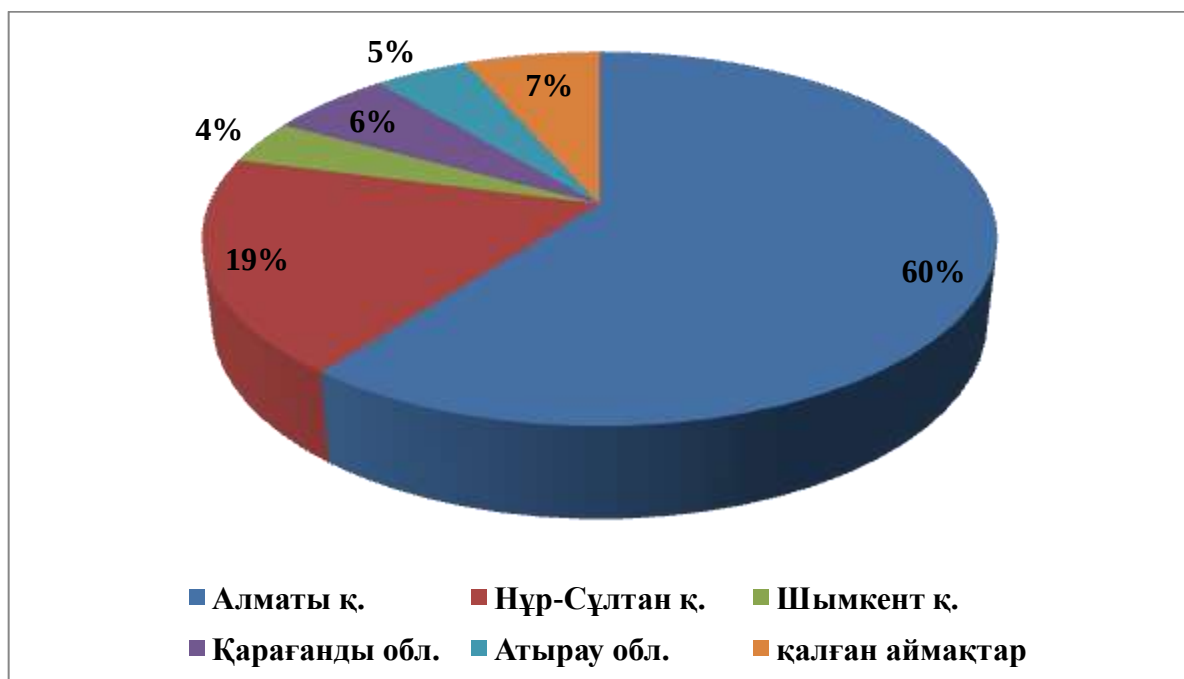
Қазақстанның көптеген облыстарындағы маршруттарда тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау ішінара немесе толық жүргізілмейді. 13-кестеде ел өңірлері бойынша тасымалдаушылардың 2018 және 2019 жылдардағы шығындарын субсидиялау көлемдері келтірілген. Бұл кестеде ҚР ИИДМ Көлік комитетінің деректері келтірілген.

Кесте 13. Өңірлер бөлінісінде қалалық маршруттарды субсидиялау

№	Аймақтар	Субсидия сомасы (млн. теңге)				
		2018 ж. факт	2019 ж. факт	2018 ж. салыстыр ғанда	2020 ж. жоба	2019 ж. салыстырға нда
1	Алматы қ.	9 815	22 300	+56%	38 200	+42%
2	Нұр-Сұлтан қ.	3 900	6 900	+43%	15 700	+56%
3	Шымкент қ.	170	1 400	+88%	9 200	+85
4	Қарағанды обл.	2 000	2 194	+9%	3 100	+29%
5	Атырау обл.	-	1 700	-	2 200	+23%
6	Қызылорда обл.	590,7	1 278	+54%	1 000	-22%
7	Павлодар обл.	514,4	770,4	+33%	941,9	+18%
8	БҚО	170,9	191,9	+11%	200,4	+4%
9	Ақмола обл.	22	163,9	+87%	265,6	+38%
10	ШҚО	22	21,2	-4%	50	+58%
11	Түркістан обл.	-	7	-	30	+77%
12	СҚО	-	-	-	100	+100%
13	Ақтобе обл.	-	-	-	-	-
14	Қостанай обл.	-	-	-	-	-
15	Жамбыл обл.	-	-	-	-	-
16	Маңғыстау обл.	-	-	-	-	-
17	Алматы обл.	-	-	-	-	-
	Барлығы	17 205	36 926	47%	70 988	48%

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпараты [2]

Ел өңірлері бойынша субсидиялау көлемдерінің арақатынасы 12-суретте көрсетілген.



Есептеулер Ranking.kz ҚР Ұлттық статистика бюросының деректері негізінде

Сурет 12. 2020 жылы субсидиялау көлемін бөлу.

Осы кестелердің деректерін талдау елдің өңірлері бойынша субсидиялау көлемі (Алматы қаласын қоспағанда) жеткіліксіз екенін көрсетеді. Алматы және Астана қалаларынан басқа барлық өңірлерде субсидиялау көлемі жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүргені үшін өтемақы көлемін де қамтымайды. Бұл ретте кейбір ЖАО субсидиялау үшін жеңілдікпен жол жүру шығындарын өтеуге бағытталған Төлемдер береді.

Т.а. ә., өңірлік ЖАО тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды жүзеге асырмайды. Сонымен қатар, көптеген облыстарда тарифтік комиссиялар құрылмаған, олардың қызметі жолаушылар тасымалын жүзеге асырудан түсетін кірістер мен шығыстардың сенімді көлемін белгілей алар еді.

Тасымалдаушылардың залалдары үшін өтемақылар мен субсидиялардың төленбеуінің негізгі себебі ЖАО-ның ҚР заңнамасының нормаларын орындамауы болып табылады, оның элементтерінің бірі реттелетін тарифі бар маршруттарда тасымалдау шығындылығы кезінде тасымалдаушылардың шығындарын өтеу болып табылады.

Облыстардың және қалалардың ЖАО (Алматы қ.басқа) тасымалдаушылардың шығындарын өтеуді іс жүзінде жүргізбейді. Әкімдіктер субсидиялау туралы есеп беретін бірқатар өңірлерде төлемдер көлемі қажеттіліктен әлдеқайда аз.

Қазіргі уақытта тасымалдаушылар ҚР Премьер Министрінің өкімімен бекітілген Қалалық автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі шаралар кешеніне байланысты өтемақы мен субсидиялар төлеу туралы заңнама нормаларының орындалуына ЖАО мен ҚР ИИДМ есептілігін көздейтін, жағдайдың жақсаруына деген үмітін байланыстырады.

Жолаушылар автокөлігінде субсидиялауды ұйымдастыру

Тасымалдаушылардың залалдарына субсидиялар төлеуді ұйымдастыру тәртібі Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 25 тамыздағы №883 бұйрығымен бекітілген әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларында егжей-тегжейлі көрсетілген.

Тасымалдаушылардың тасымалдарды жүзеге асырудан шеккен залалдарына субсидияларды төлеу кезектілігі 13-суретте көрсетілген.

Кеңестерде өңірлердің ЖАО басшылары мерзімді түрде субсидиялау үшін қаражаттың жоқтығы немесе жергілікті бюджеттерге Елеулі жүктеме туралы мәлімдейді. Әлеуметтік маңызы бар маршруттарда жұмыс істейтін кәсіпкерлердің шығындарын субсидиялауға қатысты, егер жол жүру бағасы инфляцияға тепе-тең жүйелі индекстелген болса, ол бюджет үшін аз шығын болатынын атап өткен жөн. Мысалы, жоғарыда айтылғандай, Алматыда жол жүру бағасы 2012 жылы 80 теңге, ал автобустар мен қосалқы бөлшектердің бағасы инфляцияның және девальвацияның салдарынан осы кезеңде орта есеппен 3 есе, ЖЖМ-ге 2 есе қымбаттады. Осылайша, кірістер өзгермеген кезде автопарктердің шығындары өседі және тиісінше тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялаудың қажетті көлемі өседі.

1. Субсидиялау көлемдерін айқындау



Ескертпе: схема Қазақстан автокөлік иелері Одағын талдау нәтижелері бойынша жасалды

Сурет 13. Тасымалдаушылардың жолаушылар тасымалын жүзеге асырудан болған залалдарын субсидиялауды ұйымдастыру схемасы

Әлеуметтік осал жіктерді ЖАО жол жүру жеңілдіктерімен қаржылай қолдайтынын ескере отырып, халық автобус билеті бағасының бірқалыпты өсуін, сондай-ақ энергия тасығыштарға, Коммуналдық қызметтерге және т.б. бірдей қабылдайды, бірақ орталық уәкілетті органның іс-қимылын үйлестірудің болмауы, тасымалдауды ұйымдастыру экономикасын субсидиялау және елемей салдарынан (бұрынғы жылдары) ЖАО жол жүру тарифінің деңгейі өте сирек өзгереді.

Коммуналдық автобус парктерінің қызметі

1992-1995 жылдар кезеңінде автопарктер жекешелендіріліп, мемлекет Жолаушылар тасымалы саласында нарықтық экономика құру бағытын алғаны белгілі. Жекешелендіруден кейінгі жылдары Қазақстанда жолаушылар тасымалы саласындағы бизнес аяққа тұрды.

Сонымен бірге, кәсіпкерліктің бұл саласы әлі күшейген жоқ, кәсіпорындардың қаржылық жағдайы тұрақты емес және тасымалдауды ұйымдастыруда да, нормативтік базада да көптеген проблемалар бар.

Үкіметтің маңызды міндеттерінің бірі мемлекеттің әлеуметтік экономикалық проблемаларын шешуді қамтамасыз ете отырып, жұмыс орындарын, тұрақты салық салынатын базаны құратын инвестициялар тарту болып табылады. Қалалық және қала маңындағы автобус тасымалдары саласында мемлекет реттейтін жол жүру тарифі кезінде инвестициялық тартымдылық жасау үшін мыналар қажет::

1. Әлеуметтік маңызы бар маршруттарда бизнес шығындарын субсидиялауды қамтамасыз ету;

2. Кәсіпкерлерге ЖАО-ға сенімсіздік пен сенімсіздік ұялата отырып, адал бәсекелестікті жоятын Мемлекеттік кәсіпорындардың қызметін болдырмау.

Сондықтан бизнес 2015 жылы автобус көліктерінде муниципалды парктердің пайда болуы туралы жаңалықты таң қалдырды. Мемлекеттің қалалық маршруттарда жолаушылар тасымалына қатысуы акцияларының (жарғылық капиталға қатысу үлестерінің) елу пайызынан астамы мемлекетке тиесілі заңды тұлғалар және олармен үлестес тұлғалар жүзеге асыратын қызмет түрлерінің тізбесі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 28 желтоқсандағы №1095 қаулысымен бекітілген.

Осылайша, автокөлік саласында тиімді мемлекеттік саясаттың болмауы салдарынан нарықтық ортада Мемлекеттік кәсіпорындардың жол берілмейтін қызметін заңдастыратын коллизияға жол берілді. Т. о., қазіргі уақытта бір салада өндіріс құралдарына әр түрлі меншік нысандарының болуы байқалады, бірыңғай қоғамдық жүйеде.

Айта кету керек, норма "Атамекен" ҚР ҰКП теріс қорытындысына қарамастан бекітілді. БАЯНДАЛҒАНДЫ РАСТАУ ҮШІН ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпараты бойынша өңірлер бойынша бөлінетін субсидиялар негізінен оларды тиімді пайдалана алмайтын коммуналдық автобус парктеріне (ҚАӨ) барады және құрылған кәсіпорындар 3-4 жыл жұмысынан кейін қаржылық экономикалық тұрғыдан тұйыққа тіреледі.

ЖАО бюджет қаражатын қақпақтарға оларды ұстап қалу немесе жекешелендіру үшін қосымша тартуға тура келеді. Атап айтқанда, 2011 жылы Алматыда ашылған 3 коммуналдық парк 2016 жылы жеке компанияның басқаруына берілді. Тағы бір мысал, 20 қарашада БАҚ қала әкімдігінің "Алматыэлектротранс" муниципалдық ЖШС үшін 5 млрд. теңге көлемінде қаржылық көмек бөлгені туралы ақпаратты жариялады(<https://informburo.kz/.../akimat-almaty-planiruet-zakryt-kredit-v-5-mlrd-tenge-kotoryy-vzyal-municipalnyy-avtopark.html>).

Сондай-ақ, Алматыда тарифтік комиссияның отырыстары коммуналдық кәсіпорынның материалдар мен қосалқы бөлшектерді кейде бірнеше есе қымбат сатып алатындығын көрсетті, бұл салық төлеушілердің қаражатын тиімсіз пайдалануды және Мемлекеттік сатып алу бөлігінде заңнаманың жетілмегендігін көрсетеді.

Автобус жолаушылар тасымалы саласындағы мемлекеттік (квазимемлекеттік) кәсіпорындардың қызметіне қатысты өз ұстанымын ҚР ҰЭМ Табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау комитеті 02.05.2017 ж. №34-11-18/5335 хатында білдірді.):

- "...ҚР КК 194-бабына сәйкес мемлекеттік, ЖАО, мемлекет нарық субъектілерінің қызметін реттеу функцияларын берген ұйымдардың бәсекелестікті шектеуге немесе жоюға әкеп соққан немесе әкеп соғуы мүмкін әрекеттерінен (әрекетсіздігінен), актілерді не шешімдерді қабылдаудан көрінетін бәсекелестікке қарсы әрекеттеріне (әрекетсіздігіне) тыйым салынады және олар жарамсыз деп танылады;
- Мемлекеттік, ЖАО, мемлекет нарық субъектілерінің қызметін реттеу функцияларын берген ұйымдардың бәсекелестікке қарсы әрекеттері (әрекетсіздігі), оның ішінде жекелеген нарық субъектілеріне оларды бәсекелестерге қатысты артықшылықты жағдайға қоятын жеңілдіктер немесе басқа да артықшылықтар беру немесе бәсекелестермен салыстырғанда қызметтің қолайсыз немесе кемсітушілік жағдайларын жасау жөніндегі іс-әрекеттер деп танылады».

Бұл мәселеге қатысты өз көзқарасын 2020 жылғы 24 қаңтарда Қазақстан Республикасының Президенті Қ. Қ. Тоқаев ҚР Үкіметінің кеңейтілген отырысында жария етті:

"Сегіз өңірде жеке тасымалдаушылар жеткілікті болған жағдайда муниципалдық автопарктер құрылды. Кейбір компаниялар банкротқа ұшырайды, басқа компаниялар дереу мемлекет қаражаты үшін құрылады, бұл қолайсыз»;

"Тасымалдарды субсидиялау проблемасын жүйелі шешудің орнына әкімдіктер мемлекеттің қатысуымен жаңа кәсіпорындар құрады, оған бюджет қаражатын құяды»;

"Үкімет қалалық Жолаушылар тасымалы саласында тәртіп орнатуға міндетті. Бұл маңызды әлеуметтік мәселе. Орындау мерзімі 2 ай».

Жоғарыда айтылғандарға және теріс фактілерге қарамастан, МЖӘ туы астында немесе ӘКК арқылы муниципалды Кәсіпорындарды ашу үрдісі әлі де сақталуда. Бұл ретте ЖАО квазимемлекеттік автопарктерінің пайда болуы паркті жаңарту және жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсарту қажеттігімен ақтайды. Сонымен қатар, Алматының тәжірибесі шығындарды субсидиялау түріндегі инвестициялық тартымдылық пайда болған кезде бизнестің өзі қарқынды түрде жаңартылуға дайын екендігін айқын көрсетті.

Коммуналдық (квазимемлекеттік) кәсіпорындардың қызметі туралы қорытынды жасай отырып, жеке немесе мемлекеттік парктегі көлік жұмысының бірлігіне жұмсалатын шығыстар тең болуы тиіс екенін атап өту маңызды. Бірақ іс жүзінде Бизнестің шығындары мемлекеттік кәсіпорынға қарағанда әлдеқайда төмен, өйткені иесінің жеке қызығушылығы, шаруашылық көзқарасы және технологияға ұқыпты қарау.

Мемлекеттік кәсіпорынның тиімсіздігі Мемлекеттік сатып алу жөніндегі нормалардың жетілмегендігімен және қазіргі уақытта еліміздегі қоғамдық институттар мен қоғамдық бақылаудың даму деңгейінің әлсіздігімен түсіндіріледі.

Т.о. мем. кәсіпорындардың болуы бюджет қаражатын асыра жұмсаумен және кәсіпкерліктің дамуына кедергі келтірумен Қос теріс әсер етеді.

Сондай-ақ, ЖАО-ның кірістілік туралы ақпараттың жоқтығы, жеке кәсіпорындар қызметінің ашық еместігі туралы өтініштері дәрменсіз екенін атап өткен жөн, өйткені электрондық билеттеу болмаған кезде билеттік есепке алу жүйесі бар. Сонымен қатар, жолаушылар ағынын есептеудің дәстүрлі және инновациялық әдістері бар. Атап айтқанда, 2015 – 2020 жылдар аралығында ТК ҒЗИ ЖШС еліміздің 11 облысында маршруттарды оңтайландыру және жолаушылар ағынын есептеу бойынша жұмыс жүргізді.

Жоғарыда айтылғандардан мемлекет қатысатын кәсіпорындардың тұрақты маршруттарда болуы бюджеттің тиімсіз жұмсалуды, коммуналдық парктерге нарықтағы адал бәсекелестікті жоятын және Қазақстан қалаларында жолаушылар автокөлігінің дамуына кедергі келтіретін қаражатты басымдықпен бөлу салдарынан экономика проблемасы болып табылатыны анық.

14-кестеде Қазақстанда мемлекеттің қатысуымен кәсіпорындардың және жеке автопарктердің болуы жөніндегі ҚР ИИДМ КТ деректері келтірілген.

Кесте 14. 01.01.2020 ж. автопарктер мен автобустар туралы ақпарат

№	Аймақтың атауы	Жеке автобус парктері (мемлекеттің қатысуынсыз)		Коммуналдық автобус парктері (мемлекеттің қатысуымен)	
		Парктердің саны	Парктардағы автобустар саны	Парктердің саны	Парктардағы автобустар саны
1	Нұр-Сұлтан қ.	6	489	1	642
2	Алматы қ.	15	810	1	889
3	Шымкент қ.	25	1326	1	300
4	Ақмола обл.	4	196	-	-
5	Алматы обл.	25	596	-	-
6	Атырау обл.	6	215	-	-
7	Ақтобе обл.	1	208	1	179
8	Қарағанды обл.	61	1664	-	-
9	Қостанай обл.	7	435	-	-
10	Қызылорда обл.	-	-	1	122
11	БҚО	8	618	-	-
12	ОҚО	42	1793	2	200
13	СҚО	11	330	-	-
14	Түркістан обл.	25	682	-	-
15	Павлодар обл.	11	465	1	102
16	Жамбыл обл.	29	1324	-	-
17	Маңғыстау обл.	30	378	-	-
	Барлығы:	306	11529	8	2434

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпараты [2]

Тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша қабылданған шаралар және автобус тасымалдарын дамытудың 2018-2020 жылдарға арналған кешенді бағдарламасының (жол картасы) орындалуын талдау.

2016-2020 жылдары қоғамдық ұйымдар орталық уәкілетті органмен бірлесіп автобус тасымалы саласындағы проблемаларды шешу бойынша айтарлықтай жұмыс жүргізді. Барлық нормативтік құқықтық актілерге өзгерістер енгізілді және нақты шешімдер қабылдаумен кеңестер өткізілді. Атап айтқанда, 2019-2020 жылдары жетекшілік ететін Вице-министрдің төрағалығымен ҚР ИИДМ-де және Қазақстан Республикасының Вице-Премьер-Министрі Р. В. Склярдың төрағалығымен Қазақстан Үкіметінде кеңестер өткізілді.

Қоғамдық ұйымдардың ҚР Үкіметіне өтінішінен кейін ҚР Премьер-Министрінің өкімімен 2018-2020 жылдарға арналған автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі кешенді бағдарлама (Жол картасы) (бұдан әрі – МҮ) (есепке 1-қосымша) қабылдануы ірі іс-шаралардың бірі болды. Бұл бағдарламада автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі негізгі іс-шаралардың бірі тарифтік комиссиялар құру және тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау болып табылады.

МҮ ережелерін іске асыру мақсатында қоғамдық ұйымдардың бастамасы бойынша ҚР ИИДМ Көлік комитеті және жетекшілік ететін Вице-министр әкімдіктер мен жолаушылар тасымалдаушылар қауымдастықтарының өкілдерімен бірқатар кеңестер өткізді. Осылайша, ҚР ИИДМ, "Атамекен" ҰҚП, ЖАО өкілдерінің, ЗТБ төрағалары мен жолаушылар тасымалдаушыларының қатысуымен ДК орындау бойынша кеңестер Павлодар, Қостанай қалаларында және Алматы қаласында BUSWORLD CENTRAL ASIA 2019 автобустарының халықаралық көрмесін өткізу кезінде өткізілді.

"2018-2020 жылдарға арналған автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі МҮ орындалу барысы туралы қысқаша ақпарат" деген *15-кестеде* кейбір өңірлер бойынша осы бағдарламаның орындалу барысы келтірілген. Айта кету керек, бірқатар кемшіліктерге қарамастан, жалпы МҮ паркті жаңарту және өңірлерде субсидиялау өндірісін бастау үшін үлкен маңызға ие болып, бұл үдеріске серпін берді. Осылайша, отандық автоөнеркәсіпті дамытуға және елдің автобустар паркін жаңартуға бағытталған осы бағдарламаның мерзімін ұзартуды қамтамасыз ету орынды.

2021-2023 жылдарға арналған автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі келесі МҮ үшін мынадай ережелер ұсынылады:

- тарифтік комиссиялар құруға және тасымалдаушылардың шығындарын міндетті түрде толық субсидиялауға қатысты Қолданыстағы кешенді бағдарламаның алғашқы екі тармағын қайта қосу;
- Қазақстанның барлық қалаларында ЭБ жүйесін енгізу туралы тармақты енгізу;
- Қазақстанның барлық қалаларында ҚҚТ құру туралы тармақты енгізу.

Кесте 15. 2018-2020 жылдарға арналған автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі кешенді бағдарламаның (жол картасы) орындалу барысы туралы қысқаша ақпарат

№	Мәселенің атауы	Алма-ты	Павлодар	Қостанай	Шымкент	Петропавловск	Ақтобе	Талдықорған	Көкшетау	Орал	Қарағанды
1.	Тарифтік комиссияны Әкімдікпен құрды ма?	Иә	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Иә	Иә	Иә
2.	Әкімдіктің тарифтік комиссиясы анықтаған есептік тарифтің шамасы қандай?	150 т.	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	185т.	-
3.	ЖАО белгілеген тарифтің шамасы қандай?	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80 т.	80т.
4.	Тұрақты әлеуметтік маңызы бар маршруттардың тізімі бекітілді ме?	Иә	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Иә
5.	Облыс бюджетінде тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау үш жылға белгіленген бе?	Иә	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ
6.	Әлеуметтік маңызы бар автобус маршруттары бойынша залалдар үшін тасымалдаушыларға 2018 жылы төленген субсидиялардың сомасы қандай?	-	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	178 млн.т.	?
7.	Тасымалдаушыларға 2019 жылға қанша субсидия жоспарланған?	32,7 млрд. т.	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	191 млн.т.	-
8.	Ағымдағы жылдың бірінші тоқсанында авиатасымалдаушыларға төленген субсидия сомасы?	-	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	Жоқ	40 млн.т.	35.5 млн.т.

Дереккөз: ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпараты [2]

Сондай-ақ, автобус жолаушылар тасымалы саласының қаржылық-экономикалық жағдайы туралы ақпарат еліміздің жоғары басшылығына ұсынылғанын және 24 қаңтарда Қазақстан Республикасының Президенті Қ.Қ. Тоқаев ҚР Үкіметінің кеңейтілген отырысында бірқатар проблемаларды, оның ішінде бизнес шығындарын субсидиялаудың болмауына жол бермеуді атап өтті.

Кеңес барысында ҚР Үкіметіне екі ай мерзімде осы саладағы жағдайды түзету бойынша тиісті шаралар қабылдау тапсырылды.

Қазіргі уақытта ҚР ИИДМ субсидиялау қағидаларына өзгерістер енгізуге бастамашылық жасады.

Тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялаудың болмауы проблемасын шешу бойынша 2019 және 2020 жылдары ҚР ИИДМ-ге сала қауымдастықтарының ұсыныстары жіберілді.

7-қосымшада ҚР ИДМ м.а. 25.08.2015 № 883 бұйрығымен бекітілген әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың шығындарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларына (бұдан әрі – субсидиялау қағидалары) өзгерістер енгізу бойынша ұсыныстар берілген. Бұл ұсыныстар covid-19 пандемиясы кезеңінде тасымалдаушылардың жағдайының нашарлауына байланысты. Өңірлік қауымдастықтар осы жоба бойынша өз ұсыныстарын ұсынды (8-қосымша).

Сондай – ақ, ҚР ИИДМ өңірлік қауымдастықтармен және ЖАО-мен келісілген ҚР-да автомобиль көлігінде қалалық жолаушылар тасымалын дамыту жөніндегі шаралар кешенінің (бұдан әрі-шаралар кешені) жобасын әзірлегенін атап өткен жөн, ол ҚР Премьер-Министрінің 2020 жылғы 25 қарашадағы өкімімен бекітілген. Оған келесі ережелер кірді:

- жол жүруге арналған есептік тарифтерді қайта қарау, әлеуметтік маңызы бар қатынастар тізбесін айқындау;
- тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялаудың қажетті көлемін анықтау және оларға қаражат бөлуді қамтамасыз ету;
- қалалық көліктің маршруттық желілерін оңтайландыруды жүргізу;
- газ моторлы отыны немесе электр қозғалтқыштары бар автобустар үшін кәдеге жарату алымын төмендету;
- қалалық бағыттарда ЭБ жүйесін енгізу;
- "Автомобиль көлігі туралы" ҚРЗ-ға өзгерістер мен толықтырулар енгізу, оның ішінде тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша ЖАО жауапкершілігі жөніндегі, ЭБ операторларына қойылатын талаптарды белгілеу жөніндегі ережелер, ЭБ бағдарламалық қамтамасыз ету;
- Қазақстан қалаларында автобус тасымалдарын диспетчерлік сүйемелдеу жүйесін құру;
- коммуналдық парктер құруға тыйым салуды пысықтау және мемлекет қатысатын қызмет түрлерінің тізбесінен автобус тасымалдарын алып тастау.

Бұл ретте, бекітілген шаралар кешенін салыстырмалы талдау құжатқа жобаның мынадай ережелері кірмегенін көрсетті:

- аумақтарды дамыту бағдарламасына әлеуметтік маңызы бар қалалық маршруттарды субсидиялауды қамтамасыз ету жөніндегі нысаналы индикаторды қосу;
- автобустарды диспетчерлік сүйемелдеуді ұйымдастыру тәртібі;
- автовокзалдар мен автостанцияларды дамыту мәселелері бойынша;
- автобус маршруттарына қызмет көрсету құқығына конкурстық талаптарға;
- жолаушыларды автобустармен тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша;
- тұрақты автобус маршруттарында жол жүру тарифін есептеу үшін автоматтандырылған жүйені енгізу.

Бұдан басқа, осы мәселені пысықтауға ауыстыру арқылы коммуналдық парктер құруға тыйым салу туралы ереженің тұжырымдамасы өзгертілді.

Сонымен қатар, ережелердің біршама қысқаруына қарамастан, өңірлер қауымдастығы проблемаларды шешуге деген өз үмітін ҚР-да алғаш рет Үкімет бекіткен автобус тасымалдарын дамыту бағдарламасымен байланыстырады.

Covid-19 пандемиясының жолаушылар көлігінің қаржылық-экономикалық жағдайына әсері

2020 жылғы наурызда ҚР-да covid-19 пандемиясының республика халқына әсерінің басталғаны туралы танылды және осыған байланысты төтенше жағдай режимі және азаматтардың ел шегінде және шет елдерге жүріп-тұруына шектеу енгізілді. Өңірлердің (облыстардың) және ірі елді мекендердің (Нұр-сұлтан, Алматы, Шымкент қалаларының), сондай-ақ жекелеген елді мекендердің (Өскемен, Семей) шегінде жүріп-тұруға шектеулер қойылды.

Карантин кезеңінде (19 наурыздан 2 сәуірге дейін және 2020 жылғы 5 шілдеден 2 тамызға дейін) қалалық жолаушылар тасымалын жүзеге асыру да шектелді: кейбір қалаларда, мысалы, Нұр-сұлтан және Шымкент қалаларында жолаушылардың қалалық және қала маңындағы тасымалдары толығымен тоқтатылды, Алматы қаласында және кейбір облыс орталықтарында автобустардың желіге шығу саны қысқартылды.

Карантин кезеңінде жолаушылар тасымалын жүзеге асыруда белгілі бір шектеулер сақталды: көлік құралдарындағы жолаушылардың әлеуметтік алыстауын сақтау және бетперде кию, автобустардың желіде болу уақытын қысқарту, желідегі автобустар санын азайту.

Коронавирустық пандемияның әсері халықтың қозғалыс санына теріс әсер етті. Қалалық және қала маңындағы маршруттарда жолаушылар ағыны күрт төмендеді, халықаралық тасымалдарда тасымалдар толығымен тоқтатылды, қалааралық облысаралық тасымалдарда жолаушылар тасымалдарының төмендеуі де байқалады.

Мысалы, Алматыда карантин кезеңінде тасымалданатын жолаушылар санының он есе төмендеуі байқалды, Нұр-сұлтан мен Шымкентте Жолаушылар тасымалы жүзеге асырылмады. Карантинге жатқызылған уақытта қалалық және қала маңындағы маршруттардағы жолаушылар ағыны да өзінің бұрынғы мәндеріне жеткен жоқ, олар бойынша тасымалдау көлемі орташа алғанда бұрынғы мәндерінің жартысын құрайды.

Жолаушылар ағынының күрт төмендеуі автотасымалдаушылардың табыстылығына теріс әсер етті. Сарапшылардың бағалауы бойынша кірістердің жиналуы екі немесе одан да көп есе төмендеді. Сонымен бірге шығын бөлігі айтарлықтай өзгерген жоқ. Шығындардың кейбір төмендеуі автобустардың желіге шығу кестесінің төмендеуіне немесе тасымалдау уақытына шектеулерге байланысты отын шығындарына ғана қатысты.

Шығындардың қалған баптары (жүргізушілердің, кондукторлардың, жөндеу жұмысшыларының жалақысы, салықтар, үстеме шығыстар, жылжымалы құрамды техникалық қызмет көрсетуге және жөндеуге арналған шығындар) іс жүзінде өзгерген жоқ. Covid-19 пандемиясы кезеңінде кірістердің айтарлықтай жетіспеушілігінің салдарынан тасымалдаушылардың қаржылық-экономикалық жағдайы одан әрі нашарлады.

Осылайша, кірістердің төмендеуі және жылжымалы құрамның лизингі бойынша уақтылы төлемдердің мүмкін еместігі салдарынан Алматыда бір автокәсіпорын өзін банкрот деп жариялады. Бұл Алматы автопарктері тасымалдаушылардың шығындарын ЖАО субсидиялау салдарынан елдің басқа өңірлерімен салыстырғанда анағұрлым тиімді жағдайда болғанына қарамастан орын алды.

Қалалық, қала маңындағы, облысаралық және халықаралық қатынастардағы тасымалдаушылардың қызметіне пандемияның әсер етуі нәтижесінде тасымалдаушылардың күзгі-қысқы кезеңдегі жұмысқа (тосол, қысқы шиналар сатып алу) дайындығы бойынша елеулі қиындықтары бар және жүргізуші кадрларын жоғалтуы мүмкін. Осылайша, ҚР Үкіметі, орталық УО және ЖАО тасымалдаушылардың қаржы-экономикалық жағдайын тұрақтандыру бойынша шұғыл шараларды қабылдамаған жағдайда, қалалық және қала маңындағы қатынаста жолаушылар тасымалының бұзылу ықтималдығы бар.

Сонымен қатар, COVID-19 коронавирус пандемиясының ел экономикасына әсерін азайту мақсатында ел басшылығы мен оған қатысы бар мемлекеттік органдар бірқатар шаралар қабылдады. Атап айтқанда:

1) Салық кодексіне ҚР Парламенті Мәжілісінің депутаттары жолаушылар көлігі саласында ҚҚС-тан босату бойынша өзгерістер енгізді.

2) ҚР Президенті "ҚР Үкіметінің 2020 жылғы 1 қыркүйектегі "Қазақстан Жаңа нақты ахуалда: іс-қимыл уақыты" атты Мемлекет басшысына Жолдауын іске асыру жөніндегі шаралар туралы" 2020 жылғы 14 қыркүйектегі № 413 Жарлықты бекітті, онда ҚР Үкіметіне 2020 жылдың соңына дейін шағын және орта бизнес субъектілері үшін еңбекақы төлеу қорынан бюджеттен тыс қорларға барлық аударымдарды жою тапсырылды.

Бұдан басқа, төтенше жағдай режимі жарияланған сәттен бастап экономиканың зардап шеккен секторларында шағын және орта бизнестің барлық қолданыстағы кредиттері бойынша жылдық 6% - ға дейін пайыздық мөлшерлемелерді субсидиялау жүргізіледі;

3) ведомствоаралық комиссияның отырысына облысаралық және халықаралық қатынаста жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға рұқсат беру туралы мәселе шығарылады.

Әлеуметтік маңызы бар автобус маршруттарындағы кәсіпкерлердің қызметін реттейтін НҚА саласындағы маңызды оқиға жолаушылар ағынының айтарлықтай төмендеуі жағдайында пандемия кезеңінде есептік тариф бойынша материалдарды дайындау үшін нормамен қамтамасыз ету бойынша орталық УО-ның жедел реакциясы болып табылады. ҚР ИИДМ 18.07.2020 ж. №04-1-27/ЗТ-А-1442 хатымен (№04-1-27 / ЗТ-А-1442) ЖАО-ға Төтенше жағдайлар кезінде және эпидемия кезінде тасымалдаушылардың қызметін қаржыландыру және қажеттіліктен толық көлемде тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауға мүмкіндік беретін Қолданыстағы НҚА-ға түсініктемелер берілді.

1-тарау бойынша қорытындылар.

1) жолаушылардың жеңілдікті санаттарын тасымалдауды жүзеге асыруға тасымалдаушылардың шығындарын өтеу бойынша ЖАО тасымалдаушылардың осы шығындарын толық өтеуді қамтамасыз етуі қажет. Жолаушылардың жеңілдікті санаттарының тізбесін бекіту осы шығындарды жергілікті бюджеттен өтеу жөніндегі іс-шараларды жүргізумен қоса жүруге тиіс.

2) Тарифтердің төмен деңгейінің салдарынан субсидиялау болмаған кезде елдің барлық өңірлерінде тұрақты маршруттарда жолаушылар автотасымалдарының едәуір шығындылығы, паркті уақтылы жаңартуды және жүргізушілердің, кондукторлардың және жөндеу жұмысшыларының еңбегіне лайықты ақы төлеуді қамтамасыз етудің мүмкін еместігі байқалады, бұл тасымалдар қауіпсіздігі мен сапасының төмен деңгейін негіздейді.

3) 2020 жылға дейін еліміздің барлық өңірлерінде тасымалдаушылардың шығындарын толық субсидиялау болмаған. Субсидиялау жүзеге асырылған өңірлер бойынша бөлінетін қаражат көлемі соншалықты мардымсыз, сондықтан жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүргені үшін өтемақы көлемін жаппайды. Бұл ретте бірқатар өңірлер өтемақылар мен субсидиялар бойынша төлемдерді мүлдем жүзеге асырмаған.

4) тарифтерді есептеуден едәуір төмен белгілеу және бірқатар жылдар ішінде субсидиялаудың тиісті көлемдерінің болмауы салдарынан жолаушыларды автомобильмен тасымалдау дамудың негізгі параметрлері: парктің жаңартылуы; білікті жүргізушілердің болуы; автобустарға уақтылы техникалық қызмет көрсету және жөндеу; ЖҚҚ профилактикасы; Қызмет көрсету сапасын жақсарту және инновациялық технологияларды енгізу бойынша деградацияға ұшырайды.

2. ЖОЛАУШЫЛАР АВТОКӨЛІК ҚЫЗМЕТТЕРІ НАРЫҒЫНЫҢ СУБЪЕКТИЛЕРІНЕ САУАЛНАМА ЖҮРГІЗУ

2.1. Жолаушылар автокөлігі кәсіпорындарына сауалнама жүргізу

Зерттеуде жолаушылар көлігі проблемаларын анықтау мақсатында ЗТБ, жолаушылар АТП және жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын басқа да кәсіпкерлік субъектілері өкілдерінің сауалнамалық сауалнамасы пайдаланылды.

Бизнес-қоғамдастықтың сауалнама мақсаттарын іске асыру үшін сауалнама парағы әзірленді, онда елдің жолаушылар автокөлігінің проблематикасы және оның нақты құрамдас бөліктері көрсетілген.

Сауалнама бірнеше бағытта жүргізілді. Оларға мыналар жатады:

- ЖАО тасымалдарын ұйымдастыру, кестелерді жоспарлау;
- электрондық билеттеу;
- тасымалдаудан түсетін кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету;
- тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялаумен жай-күйі;
- COVID-19 коронавирус пандемиясы кезеңінде карантиндік шектеулерге байланысты жолаушылар автокөлігінің проблемалары;
- жолаушылар автокөлігін дамытудың өңірлік бағдарламаларын әзірлеу;
- жолаушылардың қалааралық республикаішілік және халықаралық тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесі;
- пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық, республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу;
- мемлекеттік органдарға, тасымалдаушыларға НҚА жетілдіру бойынша ұсыныстар.

Сауалнаманың негізгі элементтері 16-кестеде көрсетілген.

Кесте 16. Жолаушылар тасымалы ұйымдарының сауалнама парағы

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескер.
1.	Қалаішілік маршруттардың күнделікті жоспарлы графиктерінің/автобустарының саны		
2.	Сколько перевозчиков обслуживают внутригородские маршруты?		
3.	Электрондық билеттің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз		
4.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?		
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктері		
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қалай қамтамасыз етуге болады?		
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?		
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Мәселелердің тізімін қысқаша сипаттаңыз.</i>		
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз?		

10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды?		
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады?		
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?		
13.	Субсидиялау бойынша қазіргі жағдайды түзету бойынша ұсыныстар?		
14.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?		
15.	Сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі ТЖ режимінде қалай жұмыс істеді?		
16.	ТЖ кезінде жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?		
17.	ТЖ кезінде және одан кейін мемлекеттік органдардан жолаушылар автокөлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?		
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз		
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?		
20.	Автокөлікті дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?		
21.	Сіз жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?		
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық))		
23.	Қалааралық және халықаралық жолаушылар тасымалында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба		
24.	Пандемия кезінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау мәселелерін шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.		

Источник: подготовлено Союзом автотранспортников Казахстана

Сауалнамалық сұраумен құрамына 150 автомобиль тасымалдаушысы кіретін Қазақстанның 13 өңірлік жолаушылар көлігі қауымдастығы қамтылды. Оның ішінде 2 қауымдастық тек автовокзал, қалааралық, облысаралық және халықаралық тасымалдаушылардың бірлестіктері болып табылады, қалғандары негізінен қалалық, қала маңындағы және облысшілік қатынастарда тасымалдауды жүзеге асырады. Сауалнамаға зерттелетін мәселелерді жүйелеу мақсатында АЖБ және ЗТБ тәжірибелі мамандары - басшылары тартылды.

Жолаушылар автокөлігі мәселелері бойынша сауалнамаларға және автобус жолаушылар тасымалы ұйымдарының сауалнама парақтарына жауаптар 10-қосымшада келтірілген. Парктер мен тасымалдаушылар қауымдастықтары мәселесі бойынша жиынтық ақпарат 11-қосымшада келтірілген.

2.2. Сауалнама нәтижелері және жауаптарды қысқаша талдау

Салалық қоғамдық ұйымдардың сауалнамасы жолаушылар автокөлігінің жұмысын ұйымдастыруда ЖАО-ның кемшіліктерін анықтады. Атап айтқанда, жол инфрақұрылымының қанағаттанарлық жай-күйі қамтамасыз етілмейді, тұрақты маршруттар кестелерінің жоспарлы санын дұрыс айқындамау орын алады, тасымалдаушылардың талап етілетін біліктілігі бар кадрлармен қамтамасыз етілуі және қызметкерлердің еңбек жағдайлары бақыланбайды.

Сауалнама ЗТБ автокөлікшілердің ЖАО және "Атамекен" өңірлік палаталарымен белсенді емес өзара іс-қимыл жасау фактісін анықтады.

Тасымалдаушылар мен тасымалдаушылар қауымдастықтарының сауалнама нәтижелерін талдау қаралып отырған проблемалар бойынша жолаушылар автокөлігінің жай-күйінің мынадай көрінісін береді:

- ЖАО тасымалдарын ұйымдастыру, кестелерді жоспарлау.

Жолаушылар автокөлігінің негізгі көрсеткіштерінің бірі тұрақты маршруттардың жоспарлы кестелерінің саны болып табылады. Тұрақты маршруттар кестелерінің жоспарлы саны халықтың жолаушыларды тасымалдауға қажеттілігін қамтамасыз ету бойынша облыстың, қаланың және жекелеген тасымалдаушылардың қойылған мақсаттары мен міндеттерінің деңгейін көрсетеді.

Тұрақты маршруттардың жоспарланған кестелерінің санына байланысты:

а) қозғалыс жиілігі (интервалы);

б) жолаушының бір сапарға кететін уақытының ұзақтығы, оның ішінде автобусты күту уақыты.

Жоғарыда көрсетілген көрсеткіштер қаланың, мекемелердің, кәсіпорындардың және кәсіпкерлік субъектілерінің тіршілік әрекетінің басқа да факторларына тікелей әсер етеді. Қозғалыс жиілігі халықтың ұтқырлығына тікелей әсер етеді, өйткені автобустар қозғалысының жиілігі неғұрлым жоғары болса және сол арқылы халыққа Қоғамдық, сауда-ойын-сауық орталықтарына және т.б. сапарлар жасауға көбірек мүмкіндік беріледі, бұл өз кезегінде қала экономикасына оң әсер етеді.

Сонымен қатар, өңірлерде қалаішілік әлеуметтік маңызы бар маршруттардың жоспарлы графиктері санының төмендеуі байқалады, ал кейбір неғұрлым шығынды маршруттар маршруттар тізбесінен мүлдем жоғалып кетеді.

Сауалнама қала ішіндегі тұрақты маршруттардың жоспарланған кестелерінің санын анықтау әдістемесінде нақты негіздеу процедурасы жоқ екенін көрсетті. Мысалы, халық саны мен аумағы бірдей екі қала: бұл Петропавл және Орал қалалары.

Петропавлда 219 231 адам тұрады және ауданы – 224,91 км², ал Орал қаласында – 234 155 адам, ауданы – 209,83 км². Бұл ретте, бірінші қалада қалаішілік маршруттардың жоспарлы кестелерінің саны күніне 204 автобуска тең, ал екінші қалада - 420 автобус. Талдау көрсеткендей, екі қалада халықтың тығыздығы бірдей, алайда СҚО - да қалаішілік автобус қатынастарының қозғалыс жиілігі БҚО-ға қарағанда 2 есе төмен, соның салдарынан Петропавлда бір автобуска күніне 1080 адам, ал Оралда-күніне 557 адам келеді.

Алматы қаласында халық саны 1 916 822 адам, жоспарлы графиктердің саны 1560 бірлікті құрайды, яғни 1228 адам/кесте. Қарағанды қаласында 500 000 халқы бар жоспарлы графиктердің саны 490 бірлікті, яғни 1020 адам/кестені құрайды. Павлодарда халқы 335 272 адам, жоспарлы кесте – 363, яғни 918 адам/кесте. Қалалар арасындағы айырмашылық күніне бір кесте бойынша 200-ден 300 адамға дейін.

Кестелердің саны сияқты жолаушылар көлігінің маңызды көрсеткіші халықтың қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін маңызды және ғылыми негізделген тәсілді қажет етеді.

Сауалнама тұрақты жолаушылар тасымалдарының, атап айтқанда, қалаішілік және қала маңындағы автобус қатынастарындағы жоспарлы кестелердің санын анықтау әдістемесін әзірлеу қажеттілігін растады.

Өңірлердегі кестелер санының төмендеуінің негізгі себебі-ұзақ уақыт бойы әлеуметтік маңызы бар тасымалдар шығындарын субсидиялаудың болмауы. Мысалы, Қарағанды қаласында 01.01.2014 жылға маршруттардың графиктерінің саны 626 бірлікті құрады, ал 01.01.2020 жылға автобустардың нақты саны 376 автобус болды.

Қарағанды қаласының ЖАО 2010-2016 жылдар кезеңінде әлеуметтік маңызы бар тасымалдар шығындарын субсидиялауды толығымен тоқтатты, ал УО тарапынан бақылау болған жоқ.

Осы кезеңде желіге шығарылатын автобустардың саны жоспарлы түрде төмендеді, сонымен бірге автобустар қозғалысының тұрақтылығы төмендеді, демек, Халыққа қызмет көрсету сапасы нашарлады.

Сондай-ақ, пайдалану барысында автобустардың желіден шығуы орын алатынын (техникалық ақаулық, ЖКО және т. б. себептер) ескеру қажет, бұл жолаушының жол жүру ұзақтығын арттырады.

Қалалық маршруттарға қызмет көрсететін кәсіпорындар саны.

Қалаішілік маршруттарға қызмет көрсететін АЖБ саны орта есеппен бір қалада 10-нан 20-ға дейін құрайды.

Тұрақты маршруттар қызмет етеді:

- а) меншік құқығында автобустарды иеленетін заңды тұлғалар;
- б) заңды тұлғалар - өзге заңды негіздерде автобустар мен шағын автобустарды иеленетін кәсіпкерлік субъектілері;
- в) жеке тұлғалар - өзге заңды негіздерде автобустар мен шағын автобустарды иеленетін ЖК.

Тәжірибе көрсеткендей, кәсіпкерлік субъектілерінің көпшілігі меншік иелері үшінші тұлғалар болып табылатын автобустармен тұрақты маршруттарға қызмет көрсетеді, бұл іс жүзінде маршрутқа қызмет көрсету құқығын үшінші тарапқа, яғни автобустар мен шағын автобустардың меншік иелеріне беруді білдіреді.

Автобустардың тізімдік паркінің 90 430 бірлігінің 60% - дан астамы жеке меншік иелеріне тиесілі, олар негізінен заңсыз тасымалдаумен айналысады немесе медициналық және техникалық тексерулер жүргізілмейтін, Көлік қызметтерінің сапасы іс жүзінде бақылаусыз, ЖҚК ұйымдастыру іс жүзінде жүзеге асырылмайды немесе іс жүзінде жүзеге асырылады. Қызмет көрсету құқығын үшінші тарапқа берудің нақты критерийлерінің болмауы жолаушылар көлігі саласындағы жаппай бұзушылықтардың себебі болды. Сауалнаманы талдау ШОБ субъектілерінің АТП-ға көшу тетігін әзірлеу мақсатында осы тақырыпқа тереңірек зерттеу жүргізу қажеттігі бар екенін көрсетті.

- Электрондық билеттеу (ЭБ)

Автобус парктерінің басты міндеті-ЖҚК қамтамасыз ету және жолаушыларға жоғары сапалы қызмет көрсету. Бұл ретте, жоғары апаттылықтың және көлеңкелі кірістердің елеулі көлемінің маңызды себептерінің бірі жүргізушілерді жолаушыларды билеттеуге алаңдату болып табылатыны белгілі. Осы проблеманы шешу және қаржы ағындарының ашықтығын қамтамасыз ету мақсатында автопарктердің бастамасы бойынша ЭБ енгізілді.

ЭБ жүйесі 2015 жылдан бастап Алматы, Нұр-Сұлтан қалаларында іске асырылды. Енгізу процесі ЖАО-ның құзыретіне жатады және Қарағанды, Шымкент, Павлодар, Көкшетау және т.б. қалаларында 2 жылдан астам жүргізілуде.

ЭБ нарығында жол жүру ақысын төлеудің баламалы тәсілдерін ұсынатын компаниялар пайда болды, егер жолаушы келуші болса немесе картаны ұмытып қалған үйлер, картаны жоғалтқан, балансты толтырмаған және т. б. мысалы, Нұр-Сұлтан, Алматы, Қызылорда қалаларында өз қызметін жүзеге асыратын "SMSBUS" ЖШС компаниясы банк картасымен, телефонмен, QR-код бойынша және т. б. төлем әдістерін енгізуге мүмкіндік береді. Осындай төлем әдістерін енгізу:

- жүргізушіні билеттеу, тапсыру және т.б. функцияларынан босату арқылы қозғалыс қауіпсіздігін жақсартады;
- түсімді беру арналарын жабу арқылы алымның толықтығын арттырады;
- қызмет көрсету мәдениетін және кестелерді сақтауды жақсартады;
- адамдарға жол ақысын төлеудің баламалы түрлерін ұсынады, тасымалдау саласында цифрландыруды және жаңа инновациялық технологияларды енгізуді қамтамасыз етеді.

Қарағандыда ЭБ жүйесінің операторы оңтүстік корейлік "Smart Card" фирмасы болып табылады, ол енгізумен 01.06.2015 жылдан бастап айналыса бастады. Қалалық маршруттарда ЭБ жүйесі 2020 жылғы 15 қыркүйекте тестілік режимде іске қосылды. Мамандардың болжамы бойынша тест режимі 1 желтоқсанға дейін созылуы мүмкін.

Электрондық карта арқылы жол жүру және қолма-қол ақшамен төлеу құны тестілік режим кезінде 80 теңгені құрайды. Қазіргі уақытта электронды карталар (жалпы) және оқушылардың электронды карталары жұмыс істейді. Жеңілдікті жолаушылардың басқа санаттарына арналған карталар (зейнеткерлер мен әлеуметтік жол жүру билеті бар азаматтар) әзірленуде. Оператор қызметінің құны маршруттағы тасымалдаушылардың табысы сомасының 10% - ын құрайды.

Петропавлда ЭБ жүйесін енгізу әзірлеу және дайындау процесінде тұр. Қазіргі уақытта оператордың тасымалдаушылармен шарт жасасу процесі жүріп жатыр. Оператор болып Алматы қ. "AlemPay" фирмасы табылады. Осы "AlemPay" компаниясы 2020 жылғы 1 қаңтардан бастап Қызылорда қаласында және 2020 жылғы 1 сәуірден бастап Талдықорған қаласында ЭБ енгізумен айналысады. Қазіргі уақытта қаланың барлық автопарктерімен келісімдерге қол қойылды.

Қазақстанда ЭБ енгізу белгілі бір қиындықтармен қатар жүрді. Атап айтқанда, еліміздің әртүрлі қалалары мен өңірлерінде жолаушылардың жол жүруін тіркеудің әртүрлі тәсілдері және түрлі бағдарламалық қамтылымы бар төлеудің әртүрлі жүйелері енгізілуде. Бұл басқа қаладан келген жолаушының электронды картаны сатып алуға немесе ұялы телефонына жол ақысын төлеудің басқа жүйесін орнатуға мәжбүр болуына әкеледі, бұл сапар қысқа болған кезде оған белгілі бір қолайсыздықтар туғызады.

ЭБ операторлары болған жағдайда жол жүру ақысын төлеуге арналған Қазақстан үшін бірыңғай платформаны енгізу орынды болар еді. Бұл жерде операторлар еліміздің өңірлерінде техникалық жағынан әр түрлі болуы мүмкін, бірақ жол жүру ақысын белгілеу мен жинаудың бірыңғай технологиясын қолдай алады деген сөз.

Сондай-ақ ЭБ проблемасы оператордың жүйені техникалық сүйемелдеу үшін алымының шамасы болып табылады. Ол әртүрлі өңірлерде ерекшеленеді және көбінесе негізсіз жоғары, бұл субсидиялаудың болмауы жағдайында тасымалдаушылардың негізді наразылығын тудырады және ЭБ енгізу кезінде кедергі болып табылады.

Бұдан басқа, жолаушының жол жүргені үшін есептік тарифті айқындау кезінде тасымалдаушының ЭБ-ны техникалық сүйемелдеуге арналған шығыстарын ескеру қажет. Осы Ережені іске асыру үшін НҚА-ға тиісті ережелерді енгізу қажет.

Алдын ала талдау ЭБ-ның негізгі артықшылығы бенефициарлардың санаттары бойынша бөлінген жолаушылар санын және тиісінше тасымалдаушылардың кірістерін үшінші (бейтарап) тараппен жедел (онлайн режимінде) растау болып табылатынын көрсетеді, бұл ақпараттың бейтараптылығы мен ашықтығын қамтамасыз етеді. Осылайша, электрондық билеттеудің болуы ЖАО-ның тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды ұйымдастыру процесін айтарлықтай жеңілдетеді.

ЭБ сонымен қатар автобустардың нақты уақыт режимінде орналасқан жерін қадағалайтын байланыс құралдарымен жабдықталуына байланысты тасымалдарды орталықтандырылған диспетчерлендіруді ұйымдастыруға жұмсалатын шығындарды азайтуға мүмкіндік береді.

Сонымен бірге, тәжірибе ЭБ ұйымдастыру нарығында бәсекелестік қажет екенін көрсетеді, өйткені оператордың қызмет көрсетуге монополиясы инновациялық технологияларды енгізудегі тоқырауға, Бизнестің шығын баптарын үнемдеуге табиғи ұмтылысына байланысты моральдық және табиғи ескірген жабдықтарды ауыстыруға алып келеді.

Сонымен қатар, бәсекелестік кезінде оператор ұсынатын қызметтер бағасы айтарлықтай төмендейді.

Мысалы, Алматыда "SMSBUS" ЖШС тасымалдаушылардан мобильді құрылғымен немесе картамен жол жүру үшін 80 теңгеден 3% және қолма-қол төлемдерді есепке алу бойынша 1,5% алады, оның бәсекелесі "Алматы көлік холдингі" ЖШС монополиялық жағдайды пайдалана отырып, тасымалдаушылардан қолма-қол ақшасыз төлемнің 10% және қолма-қол төлемнің 50% алуды қолданады.

ЭБ жобасын басқа өңірлерде іске асыру үшін Алматы, Қызылорда, Талдықорған, Қостанай және Петропавл қалаларында жұмыс істейтін "Халық Банк" АҚ эгидасымен "Кселл" компаниясымен альянстағы "SMSBUS" компаниясының жұмыс тәжірибесі ерекше қызығушылық тудырады. Жоғарыда аталған серіктестер ЖАО мен тасымалдаушыларға ұзақ мерзімді шарттарда пайдалануға қазіргі заманғы терминалдарды ұсына отырып, жеткізілетін жабдық үшін алдын ала төлем болмаған кезде ең жоғары жеңілдіктерді көздей отырып, көлік және банк карталарымен кешенді ЭБ енгізуді ұсынады.

Сондай-ақ, ЭБ операторларының бәсекелестігі жағдайында автобустарда жол жүру ақысын төлеудің баламалы, инновациялық технологияларын енгізу бөлігінде Нұр-сұлтан қаласының оң тәжірибесін атап өту қажет. Атап айтқанда, Нұр-Сұлтанда ТОО СТС (бұрынғы "Астана LRT") тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі уәкілетті орган электрондық төлем жүйелерінің мынадай жеткізушілерімен жұмыс істейді:

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

Бұдан басқа, елордада бейнекамералар арқылы билеттеу мүмкіндігін білдіретін "FASERAY" сияқты революциялық байланыссыз төлем әдісі апробациялануда. Осындай кең таңдау жолаушыға төлем нысанының қауіпсіздігін, қызмет көрсету мәдениетін және ЭБ операторы қызметтерінің құнының төмендеуін қамтамасыз етеді.

- Табыстың ашықтығы.

Қалалық жолаушылар көлігі автокәсіпорындарының қалыпты жұмысының маңызды факторларының бірі жолаушылардың жол жүру кірістерінің ашықтығын қамтамасыз ету болып табылады. Бұл фактор ЖАО белгілейтін жол жүру тарифінің төмен деңгейі және тасымалдаушылардың тасымалдарды жүзеге асыру кезіндегі шығындарын субсидиялаудың болмауы шарттарында ерекше мәнге ие болды. ЖАО өзінің субсидиялаудан бас тартуын маршруттардағы тасымалдар көлемінің және тасымалдарды жүзеге асыруға арналған шығындардың анықтығының болмауымен негіздейді.

Тасымалдаудан түсетін кірістердің ашықтығын қамтамасыз етуге үш технология қол жеткізеді:

- Біріншіден, жолаушыларды тасымалдаудан түскен қаражатты толық есепке алу Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау ережелерінде көрсетілген моншақтарды қолдану кезінде мүмкін болады;
- Екіншіден, қалалық маршруттарда ЭБ енгізу кезінде тасымалдаудан түсетін табыстың толық есебіне қол жеткізіледі. Бұл ретте жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүруінен түсетін кірістердің есебі бір мезгілде жүргізіледі, бұл олар үшін өтемақы көлемдерін айқындау үшін негіз болып табылады;
- Үшіншіден, ЖАО қалалық бағыттардағы жолаушылар ағынына тексеру жүргізуі мүмкін. Аталған бағыт бойынша "көлік және коммуникациялар ғылыми-зерттеу институты" ЖШС 2010 жылдан бастап облыстық және қалалық әкімдіктердің тапсырмалары бойынша жолаушылар ағынын қалалық бағыттар бойынша бөлек-бөлек тексерістен өткізді. Жолаушылар ағынын зерттеумен барлық облыс орталықтары, Алматы, Шымкент, сондай-ақ облыстық маңызы бар кейбір қалалар қамтылды.

Осы үш құралды иелене отырып, ЖАО қалалық жолаушылар көлігінің рентабельді жұмысын қамтамасыз етпейді: олар жол ақысын төлеу **МОНШАҚТАРЫНЫҢ** болуын бақылауды қамтамасыз етпейді, ЭБ енгізуді ілгерілетпейді, жолаушылар ағынын тексерудің ғылыми негізделген дәйекті нәтижелерін пайдаланбайды. Осының салдарынан бірқатар жекелеген автокәсіпорындарды қоспағанда, ЭБЖ жүйесі енгізілмеген қалаларда іс жүзінде бүкіл ел бойынша моншақтардың жұмыс істеуі жоқ.

Қазақстан қалаларында моншақтарды қолдану жағдайын талдау оның елдің барлық өңірлерінде іс жүзінде жойылғанын көрсетеді. Шағын кәсіпорындар оны толығымен елемейді, өйткені ЖАО НҚА-дағы ережені бұза отырып, тасымалдаушылардан осы жүйені пайдалануды талап етпейді.

Тасымалдаудан алынатын табыстардың ашықтығының болмауы тасымалдаушылардың табыстардың бір бөлігін жасыруына, салықтардың төмендеуіне, жүргізушілер мен кондукторларда табыстардың бір бөлігінің қалып қоюына алып келеді. Сонымен қатар, мұндай жағдай ЖАО-ның тасымалдаушыдан келген деректерге деген сенімсіздігін тудырады, олар тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды ұйымдастыруға жүтінген кезде.

Моншақтардың және кірістердің ашықтығының болмауы диспетчерлер мен бақылаушылар штатынан бас тарту арқылы тасымалдау шығындарын барынша азайту, сондай-ақ толыққанды есепке алу болмаған жағдайда өзінде қалатын кірістердің бір бөлігін барынша ұлғайту қажеттілігімен негізделген. Бұл шығынды тасымалдау кезінде аман қалудың мәжбүрлі шарасы болып табылады, бұл тасымалдарды сақтауға мүмкіндік береді, бірақ парк пен ПТБ-ны уақтылы жаңартуға мүмкіндік бермейді.

Сауалнама респонденттердің көпшілігі кірістердің ашықтығын қамтамасыз етуге электрондық билеттеуді енгізу арқылы қол жеткізіледі, ал ол болмаған кезде Қарағандыда тиімді жұмыс істейтін бақылау-есепке алу билет жүйесін қолдану қажет деп санайды;

- Тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау.

Қазақстан Республикасының жолаушылар көлігі саласындағы заңнамасында жолаушылардың жол жүру тарифтерін реттеу кезінде тасымалдаушылардың залалдарын міндетті субсидиялау туралы ереже белгіленген, оны іске асыру мақсатында "тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесі" және "әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидалары" әзірленіп, қолданылады.

Бірінші құжат жолаушыларды тасымалдау кезінде тасымалдаушылардың кірістері мен шығыстарын анықтау тәртібін егжей-тегжейлі көрсетеді. Екінші құжатта тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау тәртібі белгіленген.

Т. а. субсидиялау технологиясы субсидиялау қағидаларында көрсетілген және әкімдіктің, мәслихаттың, тарифтік комиссияның және тасымалдаушылардың іс-әрекеттерінің реттілігі болып табылады:

- тарифтік комиссия құру;
- тарифтік комиссияның бағыттар бойынша кірістер мен шығыстар бойынша деректерді тасымалдаушылардан жеке қабылдауы және олардың дұрыстығын қарауы;
- қалалық мәслихаттың маршруттар бойынша есептік тарифтерді бекітуі және субсидиялауға қажеттілікті анықтау;
- тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша қаржыландыру көлемін мәслихаттың бекітуі және тиісті кезеңге арналған бюджет жоспарына енгізу;
- әкімдіктің тиісті кезеңге арналған субсидиялау жоспарын орындауы.

Сонымен бірге, ЖАО-ны қажетті НҚА-мен қамтамасыз етуге қарамастан, өңірлерде шығындарды субсидиялау қамтамасыз етілмейді, бұл облыстардың әлеуметтік-экономикалық жағдайына теріс әсер ете отырып, отандық бизнестің елеулі инвестициялар тартуына кедергі келтіреді.

Тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялаудың болмауы 2016 жылы теңге бағамының долларға шаққандағы құлдырауынан және қосалқы бөлшектер мен отын құнының күрт қымбаттауынан кейін бизнеске қатты әсер етті. 2012 жылдан бастап ауданда тасымалдау тарифтерін 80 теңге ұстау кезінде белгіленген тариф тасымалдау шығындарын екі еседен артық қамтамасыз етпейді.

Осы проблема бойынша сауалнама респонденттері өңірлерде іс жүзінде жүзеге асырылмайтын субсидиялаудың негізгі себептерін атап өтеді - бұл ЖАО басшыларының жауапкершілігінің болмауы және ҚР ИИДМ атынан ББ тарапынан ЖАО бақылауының болмауы.

Тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды қамтамасыз ету жөніндегі қауымдастықтардың ұсыныстары: ҚР ӘҚБтК-де ЖАО басшыларының субсидиялау жөніндегі ҚР заңнамасының ережелерін орындамағаны үшін жауапкершілігін көздей отырып, НҚА-ға өзгерістер енгізу.

- Коронавирус пандемиясының автокөлік қызметіне әсері.

ҚР-да пандемияға байланысты 16 наурызда Төтенше жағдай режимі және өңірлер мен ірі қалалар шегінде азаматтардың қозғалысына шектеулер енгізілді.

Карантин кезеңінде (16 наурыздан 2 сәуірге дейін және 2020 жылғы 5 шілдеден 2 тамызға дейін) қалалық жолаушылар тасымалын жүзеге асыру да шектелді.

Кейбір қалаларда, мысалы, Нұр-сұлтан және Шымкент қалаларында қалалық және қала маңындағы жолаушылар тасымалы толығымен тоқтатылды, Алматыда және кейбір облыс орталықтарында автобустардың желіге шығу саны қысқартылды.

Қалалық және қала маңындағы маршруттарда жолаушылар ағыны күрт төмендеді, халықаралық және облысаралық тасымалдар толығымен тоқтатылды. Мысалы, Алматыда карантин кезеңінде жолаушылар санының он есе төмендеуі байқалды, Нұр-сұлтан мен Шымкентте тасымалдау жүзеге асырылмады. Карантинге жатқызылған уақытта қалалық және қала маңындағы маршруттардағы жолаушылар ағыны бұрынғы мәндерінің жартысына ғана жетті.

Карантинге дейінгі кезеңде тасымалдау бойынша шектеулер сақталды: жолаушылардың әлеуметтік қашықтығын сақтау және бетперде кию, автобустардың желіде болу кестесі мен уақытын қысқарту.

Жолаушылар ағынының күрт төмендеуі тасымалдаушылардың кірістеріне екі және одан да көп есе азайды. Сонымен бірге шығын бөлігі айтарлықтай өзгерген жоқ.

Шығындардың кейбір төмендеуі автобустардың желіге шығу кестесінің төмендеуіне байланысты отын шығындарына ғана қатысты. Шығындардың қалған баптары (жүргізушілердің, кондукторлардың, жөндеу жұмысшыларының жалақысы, салықтар, үстеме шығыстар, жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеу шығындары) өзгерген жоқ.

Covid-19 пандемиясы кезеңінде кірістердің айтарлықтай жетіспеушілігінің салдарынан тасымалдаушылардың қаржылық-экономикалық жағдайы одан әрі нашарлады. Мәселен, автобустардың лизингі мен жүргізушілердің жалақысы бойынша уақытылы төлем жасау мүмкіндігі болмағандықтан, Алматыда бір автопарк елдің басқа өңірлерімен салыстырғанда тиімді жағдайға қарамастан, тасымалдаушылардың шығындарын ЖАО субсидиялауы салдарынан өзін банкрот деп жариялады.

Қалалық, қала маңындағы, облысаралық және халықаралық қатынастардағы тасымалдаушылардың қызметіне пандемияның әсер етуі нәтижесінде қаражаттың болмауына байланысты тасымалдаушылар күзгі-қысқы кезеңдегі жұмысқа дайындала алмайды (антифризді, қысқы шиналарды сатып алу, техниканы жөндеу және т. б.) және жүргізуші кадрларынан айырылуы мүмкін.

- **Жолаушылар көлігін дамытудың өңірлік бағдарламалары.** Респонденттер жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламаларын әзірлеуге қатысқан жоқ, сонымен қатар бұл туралы естіген жоқ;

- **Қалааралық, облысаралық және халықаралық бағыттағы автобустарда жол жүру билеттерін сатудың бірыңғай жүйесі.**

Респонденттердің көпшілігі қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттер сатудың бірыңғай жүйесін енгізуді құптайды;

- **Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық, облысаралық және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемалары.**

Пандемия кезінде қалааралық, облысаралық және халықаралық қатынастардағы жолаушылар тасымалы саласы кәсіпорындарды банкроттыққа ұшыратты. Осыған байланысты сауалнама респонденттері ұсынады:

- халыққа қолжетімді және қауіпсіз автобус қатынасын қамтамасыз ете отырып, қалааралық, облысаралық және халықаралық тасымалдарды жүзеге асыруға Үкіметтің рұқсатына қол жеткізу;
- заңсыз тасымалдарды жою, желідегі автобустардың жұмысына жүйелі бақылауды ұйымдастыру, тасымалдаушылардың, жүргізушілер мен жолаушылардың заңсыз тасымалдар бойынша жауапкершілігін енгізу.

Жолаушылар автомобиль көлігінде кәсіпкерліктің дамуы диспетчерлік қызметті ұйымдастыру деңгейіне де байланысты. Облысшілік, қалаішілік және қала маңындағы тұрақты маршруттар автобустардың қозғалысын нақты үйлесімді басқаруды қажет етеді.

Кәсіпорындар мен тасымалдаушылар қауымдастықтарының сауалнамаларын талдау нәтижелері 17-кестеде келтірілген.

АВТОБУС ЖОЛАУШЫЛАР ТАСЫМАЛЫН SWOT – ТАЛДАУ

Кесте 17. Автобус жолаушылар тасымалын SWOT-талдау

Күшті жақтары	Мүмкіндіктер
Тасымалдаудың негізгі көлемі автобустармен жүзеге асырылады	Қызмет көрсету сапасын жақсарту
Көліктің басқа түрлерімен салыстырғанда тасымалдардың ұтқырлығы мен жеделдігі	Экологиялық көлікті пайдалану
Жоғары бәсекелестік және тасымалдау нарығына ашық қолжетімділік.	Автобус паркін жаңарту
Бизнестің заңды мүдделерін қорғайтын тиімді ОБЛ	ЭБ кезінде экономиканың ашықтығын қамтамасыз ету
Кәсіпкерлердің шығындарын субсидиялау	Көліктік логистиканы және маршруттық желілерді дамыту
Тасымалдауды ұйымдастырудың өзін-өзі реттеуге Бизнестің дайындығы	ЖҚҚ арттыру, жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсарту

Әлсіз жақтары	Қауіптер
Парктің жоғары тозуы	Рост ДТП.
НҚА жетілмегендігі	Тасымалдардың көлеңкелі нарығының өсуі.
Заңсыз автобус тасымалдаушыларының болуы	Бюджетке салықтық түсімдерді төмендету
Білікті автобус жүргізушілерінің тапшылығы-жүргізушілерді даярлаудың төмен деңгейі	Халықтың наразылығының артуы
Кірістерді есепке алу және билеттерді сату жүйесінің болмауы.	Тасымалдаушылардың қаржылық қызметі ашықтығының болмауы

Ескерту: Қазақстан автокөлік Одағы дайындаған

SWOT талдау бойынша қорытындылар.

Жолаушылар көлігінің әлеуетті күшті жақтарының саланың әлсіз жақтарының теріс әсерін азайтуға әсері тасымалдардың рентабельділігін қамтамасыз ететін АЖБ қызметінің экономикалық жағдайларын жасау, оның ішінде тасымалдаушылардың шығындарын толық субсидиялауды қамтамасыз ету жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыруға елеулі түрде әсер ететіндігінде көрінеді.

Т. о., тасымалдауды ұйымдастыруды қаржыландыру автопарктерге мүмкіндік береді:

- жылжымалы құрамды уақытылы жаңарту;
- автобустардың тозу деңгейін төмендету және сол арқылы ЖКО деңгейін төмендету;
- саланың инвестициялық тартымдылығын арттыру;
- автобус жүргізушілерінің білікті кадр тапшылығын төмендету.

Автокөлік қызметтері нарығы субъектілерінің мүдделерін қорғау жөніндегі қоғамдық ұйымдардың тиімді қызметі негізінен саланың нормативтік-құқықтық базасын жетілдіруге қатысуды білдіреді.

Бизнестің шоғырландырылған пікірін ескере отырып, заңнаманы өзгерту, өз кезегінде, көлеңкелі тасымалдау нарығын жоюға және көптеген құрбандармен жүйелі түрде жол-көлік оқиғаларының салдарынан заңсыз автобус тасымалдаушыларының қызметіне жол бермеуге оң әсер етеді.

Мемлекеттік басқаруды жетілдіру және өзін-өзі реттеу қағидаттарына көшу жолаушыларға Көліктік қызмет көрсету сапасы бойынша талаптарды іске асыруға мүмкіндік береді, сондай-ақ Қазақстанның барлық өңірлері бойынша билет-есеп жүйесін қалпына келтіруге мүмкіндік береді.

Автобус жолаушылар тасымалы саласындағы заңды тұлғалардың, ЖК мен жеке тұлғалардың салық ауыртпалығын теңестіру жөніндегі салық саясатындағы өзгерістер шағын кәсіпорындар санының ұлғаю үрдісін жоюға, сол арқылы тасымалдардың қауіпсіздігі мен сапасын арттыруға мүмкіндік береді.

ҚОРЫТЫНДЫ: Автобус тасымалының негізгі мәселелері:

- Жолаушылар тасымалы саласындағы жосықсыз бәсекелестік;
- Көлеңкелі экономика, жолаушыларды заңсыз тасымалдау;
- ЖАО-ның тасымалдаушылар шығындарын субсидиялау жөніндегі міндеттемелерді орындау бөлігінде заңнама нормаларын орындамауы;
- "Д"санатындағы жүргізушілердің тапшылығы.

3. ЖОЛАУШЫЛАР АВТОКӨЛІГІН ҰЙЫМДАСТЫРУ МЕН ДАМУДЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ

Бұл жобада әзірлеушілер 2018 жылы жүргізілген зерттеу жұмыстарының осы уақытқа дейінгі өзекті материалдарын ішінара пайдаланды. Сондай-ақ, пандемия кезінде шетелде тасымалдауды ұйымдастыру туралы жаңа ақпарат қолданылды. Тұтастай алғанда, халықаралық тәжірибе, атап айтқанда автокәсіпорындардың қаржылық тұрақтылығын қамтамасыз ету бойынша ақпарат көздеріне негізделеді:

- БҰҰДБ "Қазақстандағы қалалық қоғамдық көлікті дамыту" жобасының бас техникалық кеңесшісі Гвидо Бругтеманның "саясат пен ұсынымға шолу" есебі-Алматы 2017 жылғы 16 қараша [5];
- "Қоғамдық көлік секторы үшін экономикалық және қаржылық салдарлар" халықаралық қоғамдық көлік кеңесінің (UITP) зерттеуі-Мәскеу, 17.06.2020 ж. [6].
- sstra көлік қауымдастығының "COVID - 19 - жергілікті қоғамдық көлік компанияларына әсері және болашақ сценарийлер" зерттеуі- 04.2020
- Вебинар материалдары: "қоғамдық көлік экономикасы және COVID - 19"

3.1. Халықаралық тәжірибе

Зерттеу материалдарында қалалық ОТ қызметінің жоғары маңыздылығы атап өтілген. Оның жұмыс істеуі халықтың жұмысқа, оқуға, сауда ойын-сауық орталықтарына және қоғамдық қызмет орнына дейін тасымалдау қажеттіліктерін қанағаттандыруға мүмкіндік береді. Бұдан басқа, ОТ қызметі жеке жеңіл автокөлікті пайдалануды азайтуға мүмкіндік береді, бұл экологияға және қала көшелеріндегі кептелістердің азаюына оң әсерін тигізеді.

Сондай-ақ, маңыздылығы жоғары болғандықтан, көптеген мемлекеттер қалалық көлікті ерекше дәрежеде қолдайды. Мысалы, Малайзияда ОД қызметі ұлттық бас даму жоспары шеңберінде жүзеге асырылады, Үндістанда ОД-ны танымал студі, транзиттік-бағдарланған дамытуды, институционалдық қаржылық қолдауды және бейінді басқаруды қамтитын қалалық көліктің ұлттық саясаты жұмыс істейді, ал Эстонияда ОД туралы Ұлттық заң жұмыс істейді.

Сонымен қатар, әлемде жолаушылар үшін толығымен тегін үрдіс қарқын алуда. Бұл биліктің халыққа жұмысқа, үйге, демалыс және ойын-сауық орындарына, сауда, тамақтану және бос уақытты өткізуге ыңғайлы ақысыз еркіндік түрінде ынталандыру ұсынуының экономикалық орындылығына байланысты, бұл қала экономикасына оң әсер етеді.

Кесте 18. Жалпы пайдаланылатын көлік үшін нөлдік тарифі бар кейбір шетелдік қалалардың тізбесі

Ел, қала	Нөлдік тарифтің қолданылу аймағы
Бельгия: Хессельт; Германия: Люблен; Швеция: Эвертернео, Кируна; Финляндия: Мариенхамне; Эстония, Вильнюс.	қалалық көліктің барлық бағыттары
Англия: Лондон, Манчестер, Сакраменто Беркшир; Австралия: Аделаида; АҚШ: Сан – Хосе; Чехия: Градец Кралове.	көлік терминалдарына
АҚШ: Анн-Арбор, Миннеаполис, Сент-Пол.	оқу орындарына
Англия: Южный Йоркшир; Австралия: Сидней; Австралия: Мельбурн; Греция: Афины; Таиланд: Бангкок; Франция: Париж; Канада: Калгари; АҚШ: Денвер, Монтеррей, Окленд, Питсбург.	қалалық маршруттық желідегі айналма маршруттар ("шатлдар")
Австралия: Брисбен ; Франция: Кале, Тарб.	қалалық туристік бағыттар
АҚШ: Юджин, штат Орегон, и Спрингфилд, штат Орегон	қалалар арасында
Бельгия: Гент; Новая Зеландия: Инверкаргилл, АҚШ: Сиэтл	апта күндері және тәулік сағаты бойынша

Дереккөз: БҰҰ-ның "Қазақстандағы қалалық қоғамдық көлікті дамыту" жобасының материалдары бойынша [5]

Бұл кестелер жолаушылар көлігінің жұмысын ұйымдастырудың әртүрлілігін көрсетеді және көлік үшін қаржылық ресурстардың қол жетімділік деңгейімен анықталады. Жол жүру ақысын жинаудан бас тартқан кезде қаржыландырудың оңтайлы жүйесін іздеу өзектілігін жоғалтады. Бірақ қаржыландыру жүйелері ұзақ эволюциялық даму жолынан өткендіктен, олардан толық бас тарту үшін саяси ерік-жігер мен жана көлік парадигмасына деген қажеттілікті түсіну қажет. Мемлекеттік реттеу мен жолаушылар көлігіндегі нарықтық механизмдер арасындағы байланыс мәселесі әлемде әлі де қанағаттанарлық шешім тапқан жоқ. Әр түрлі елдерде олар бұл мәселені шешуге әр түрлі келеді және басқару тәсілдерінде төрт негізгі модель ерекшеленеді:

- Швейцария моделі - үкіметтің қызметтерін әзірлеу және іске асыру;
- Ағылшын моделі-қызмет құрылымын нарықтық анықтау және сұранысқа сәйкес жүзеге асыру, нарықты басқару;
- Дат моделі-үкімет жүйені анықтайды нарықтық іске асыру жобаланған қозғалыс;
- Француз моделі-қызмет көрсету жүйесі нарық, сұраныс бойынша анықталады, бірақ үкімет жүзеге асырады.

Мемлекеттің қаржы саясаты әлемдік тәжірибе негізінде мыналарды қамтуға тиіс:

- мемлекет тарапынан қаржыландыру;
- ұлттық үкіметтің жеке тасымалдаушылардың жылжымалы құрамды жаңартуын қолдауы;
- тасымалдарды субсидиялау;
- тарифтерді жыл сайын жаңарту.

Мемлекеттің қаржылық қолдауын мыналар арқылы ұйымдастыруға болады:

- жанармай салығы (мысалы: Германия);
- жұмыс берушілерге салынатын салық (мысалы: Франция);
- салықтық жеңілдіктер;
- мақсатты субсидиялар (мысалы, экологиялық таза автобустар);
- бюджет ақшасын бөлу.

Мемлекеттің заңнамасында ережелер көрсетілуге тиіс:

- тасымалдауды ұйымдастырудың негіздемелік құрылымы;
- ЖАО мен тасымалдаушылар арасындағы өзара қарым-қатынастардың негізі қоғамдық қызметтер туралы шарттар болуы тиіс;
- сапа аспектілері көрсетілуі керек;
- жолаушылардың мүдделері көрсетілуі керек;
- ең төменгі талаптар келтірілуі тиіс;
- қалалық әкімшіліктерге өкілеттік беру тарифтеу және билеттеу мәселелерін шешу;
- ұлттық деңгейде субсидиялар мен қаржыландыру мүмкіндігін көздеу.

Еуропаның қоғамдық көлігі саласындағы зерттеу

Германия, Австрия, Нидерланды және Қазақстанда жер үсті жолаушылар тасымалын ұйымдастыруды салыстыру мысалында Еуропа мен Қазақстанның қоғамдық көлік жүйелерін салыстырмалы талдау. Зерттеу нәтижелері келесі бағыттар аясында көрсетілген.

Еуропадан тарифтік схемалар

Германияда ел аумағы "жерлерге" бөлінеді, онда жолаушыларды қоғамдық тасымалдауды ұйымдастыруды "жер" әкімшілігі реттейді. Жолаушылар бірнеше түрлі "жерлердің" аумағын кесіп өткен кезде неміс жерлері арасындағы Тарифтік келісім негізінде жол жүру қашықтығына сәйкес "жерлер" арасында қаржылық өзара есеп айырысу жүргізіледі. Бұл ретте әрбір "жерде" өзінің тарифтер мен жеңілдіктер жүйесі жұмыс істейді. Жер ішінде тариф бірдей және аймақтың трамвайларын, пойыздарын, пойыздарын, метро мен автобустарын пайдалануды қамтиды.

Билеттердің бағасы жолаушылар санаты бойынша ерекшеленеді:

- бір ересек
- бір бала
- бір жаққа сапар.
- ересектерге арналған төрт сапарға билет
- бір немесе бес күнге билет (24 сағат).
- белгілі бір айға, аптаға немесе жылға абонемент
- оқушы билеті және абонементі.

Еуропадағы билеттерді сату және бақылау жүйесі

Билеттер онлайн, кассаларда немесе автобус жүргізушісінде сатылады. Бақылау үшін жолаушылар автобустың алдыңғы есіктен кіреді, онда жүргізуші жол жүру билеттерін тексеріп, сатады. Автобустағы кондукторлардың тасымалданатын кассалық аппараттары болады. Контроллерлер негізінен қалалық қоғамдық көліктерде жұмыс істейді, билетсіз жүру үшін айыппұл 60 еуроны құрайды.

Ақпараттандыру және қауіпсіздік жүйесі

Ірі аялдамаларда келесі автобустардың келу уақыты көрсетілген сандық табло орналастырылады. Хабарландыру дауыстық немесе бейне аялдамалары бар мониторлар орналасқан көлік құралының ішінде жалғасады. Автобустар мен трамвайларда жүру бағыты және көбінесе қаланың көлік картасы бар. Жолаушыларға ыңғайлы болу үшін кестеде белгіленген автобустар мен пойыздардың маршруттарында мүгедектерге арналған жылжымалы пандустар орнатылған.

Салонда камералар орнатылған және жолаушылар санын есепке алу үшін пайдаланылатын бейнебақылау жүргізіледі.

Еуропада жұмыс тиімділігін бағалау үшін жолаушыларды есептеу жүйелері қолданылады. Бейнебақылау бағдарламалары, сондай-ақ есікке орнатылған инфрақызыл датчиктер қолданылады. Жолаушылар санын есептеу 2% дейінгі дәлдікпен анықталады.

Сондай-ақ, жүйе диспетчерлік пунктке штаттан тыс оқиғалар туралы хабарлама жібереді және олар туралы ақпаратты мұрағатта сақтайды.

Бұл жүйелерді Еуропа елдерінің тәжірибесінде, Ресейде және Украинада қолдану мұндай жүйелерді енгізгеннен кейін қоғамдық көлік кәсіпорындарының кірісі 28-29 пайызға артқанын көрсетеді.

3.2. Қоғамдық көлік кәсіпорындарын қаржылық қолдау бойынша әлемдік тәжірибе

Қоғамдық көліктің тиімсіз қызметі кезінде сарапшы Гвидо Бруггеман екі жеңілдетілген бизнес моделін келтіреді:

- Егер шығындар билеттерді сатудан түскен түсіммен жабылмаса, онда қызмет көрсетуді тоқтату керек;
 - Қоғамдық көлік қоғамдық қызмет көрсету саласы болып табылатындықтан, қажет:
 - жол жүру құнын арттыру;
 - қосымша өтемақылар мен субсидиялар төлеуге;
 - шығындарды қысқартуға, тасымалдауға арналған.
- Субсидиялар бойынша зерттеудің негізгі тезистері:
- сфераның шығындары көбінесе түсіммен жабылмайды
 - субсидиялар қажет:
 - жол жүру құнын қолжетімді деңгейде ұстап қалу
 - қамтамасыз ету (оған тәуелді адамдарға)
 - көлік тасымалдарының теріс әсерін шектеу (кептелістер және қоршаған ортаны ластау)
 - Кімнен жиі қоғамдық қызмет ретінде қарастырылады, мысалы:
 - білім
 - денсаулық сақтау
 - жол инфрақұрылымы
 - әдетте үкімет қаржылық қолдау көрсетеді деп саналады

Субсидиялар деңгейі:

- әлемнің әртүрлі қалаларында (елдерде, континенттерде) ерекшеленеді)
- көптеген аспектілерге байланысты:
 - қатысты саясат
 - саяси құрылымы
 - билет құны (және төмендетілген тарифтер)
 - шығындар (мысалы, жұмыс күші, Отын және автобустар)
 - қолда бар бюджет және қаржыландыру
 - инвестицияларды кім қаржыландырады
 - сондықтан, әдетте, үкімет қаржылық қолдау көрсетеді деп саналады

Зерттеу әлемнің әртүрлі аймақтарындағы елдер мен қалаларға шығындарды жабу коэффициентін көрсетеді (19-кесте).

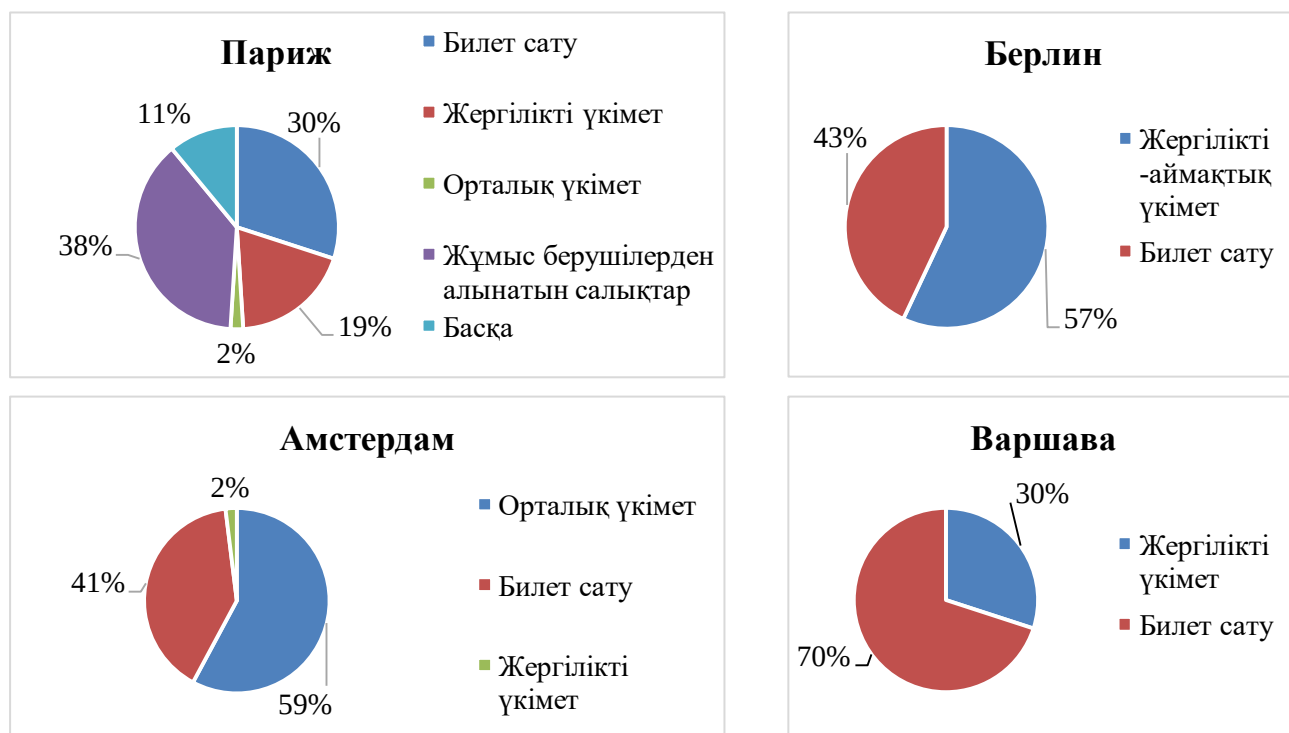
Кесте 19. Шығындарды жабу коэффициенті (кірістер-шығындар), %

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

Дереккөз: БҰҰ-ның "Қазақстандағы қалалық қоғамдық көлікті дамыту" жобасының материалдары бойынша [5]

Осы мәліметтерден көріп отырғанымыздай дамыған елдерде тасымалдарды жүзеге асыруға жұмсалатын шығындардың 35%-дан (АҚШ) 85% - ға дейін (Оңтүстік-Шығыс Азия) субсидияланады.

Еуропаның кейбір қалалары бойынша кірістер құрылымы 14-суретте көрсетілген.



Дереккөз: БҰҰ-ның "Қазақстандағы қалалық қоғамдық көлікті дамыту" жобасының материалдары бойынша [5].

Сурет 14. Еуропаның кейбір қалаларындағы көлік операторлары кірістерінің құрылымы

Зерттеуде келтірілген мәліметтерден көлік операторларының шығындарын субсидиялауға жергілікті бюджет те, Орталық бюджет те қатысатындығы байқалады.

Зерттеуде ЕҚ-ны субсидиялау қажеттілігін негіздейтін факторлар келтіріледі. Оларға мыналар жатады:

- жолдарға аз инвестиция қажет;
- бизнес және білім жұмысына қолжетімділік;
- қоршаған ортаның ластануын азайту;
- қоғамдық қолдау.

Үлкен үлесі бар қалаларда қала көлігінің жалпы құны жұртшылық үшін 50% - ға төмен (қаланың ЖІӨ-нен).

Еуропадағы ОТ-ға жыл сайынғы жалпы субсидия \$ 22 млрд құрайды.

АҚШ-тағы жолаушылар көлігінің автомобильдері мен автобустардағы шығындарын салыстыру келтірілген (в кестесі).

Жолаушылардың жол жүру құнына қатысты зерттеудің "қаржыландыру" бөлімінде мынадай элементтер көрсетілген:

- саясаттың қиындығы-Үкіметтің, операторлардың және тұтынушылардың мақсаттарын біріктіру;
- қол жетімділік пен шығындарды өтеу арасындағы тепе-теңдік (коммерциялық аспектке қарағанда әлеуметтік аспект);
- түзету механизмі (саяси шешімдерге емес, мөлдір формулаларға негізделген);
- жыл сайынғы инфляцияны көрсететін құнның өсуі - "күйзелісті" болдырмау үшін сирек, бірақ маңызды өсулерге қарағанда жыл сайынғы құнның аз өсуі жақсы»;
- ассортимент пен жеңілдікті тарифтерге назар аударыңыз;
- билеттерді электронды сату кірістерді басқаруға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, қаржыландыру құрылымы:

- билеттерді сатудан түскен түсім;
- жергілікті және/немесе орталық үкіметтен қаржыландыру;
- ерекше мақсаттарға жиналатын салықтар, алымдар және баждар (жұмыс берушілерден көлік салығы, қоршаған ортаны ластағаны үшін баждар, артық жүктелген жол учаскелерін пайдаланғаны үшін төлем, тұрақтардан түскен кірістер, жер салығы және т.б.).

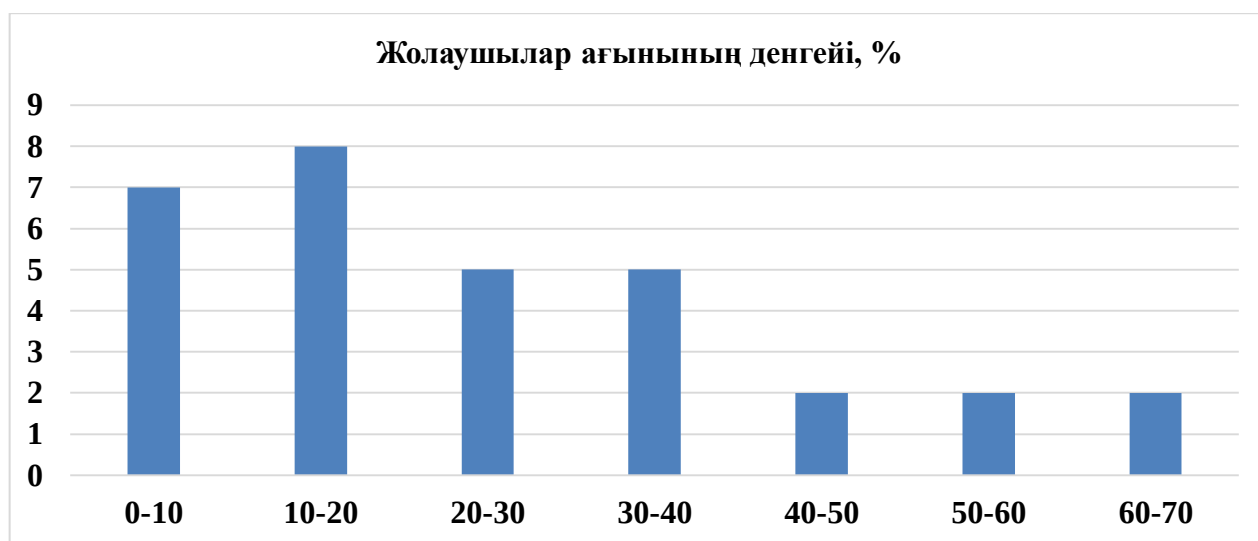
3.3. COVID-19 коронавирус пандемиясының теріс салдарын азайту жөніндегі әлемдік тәжірибе

ХЕҰ-ның "компаниядан жергілікті әсер ету және болашақ сценарийлер" зерттеуінде негізінен Еуропа (67%) және Азия-Тынық мұхиты (18%) елдерінен, сондай-ақ әлемнің басқа өңірлерінен келген көлік операторларының 2020 жылғы мамырдағы сауалнама нәтижелері келтірілген.

Респонденттердің нормативтік базасы:

- 52% тікелей келісімшарт бойынша жұмыс істейтіндерін хабарлайды;
- 27,5% аралас жағдайда жұмыс істейтіндігі туралы хабарлайды;
- 21% тендер бойынша жұмыс істейтіндерін хабарлайды.

Жолаушылар тасымалы қызметіне covid-19 коронавируc пандемиясының әсері туралы қысқаша ақпарат: респонденттердің 25% - ы олардың қызмет көрсету деңгейі 10-20% - ға төмендегенін, ал 22% - ы 2019 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда жолаушылар ағынының 0-10% - ға төмендегенін хабарлады (15-сурет).



Дереккөз: халықаралық қоғамдық көлік одағының (UITP) зерттеуі: "қоғамдық көлік секторы үшін экономикалық және қаржылық салдары – зерттеу нәтижелері" [6]

Сурет 15. Жолаушылар ағынының деңгейі 2019 жылғы наурыздың тиісті кезеңімен салыстырғанда

Сауалнамаға жауап берушілер коронавирустық пандемия тасымалдау шығындарының өсуіне әсер ететінін атап өтті. Оқшаулау кезеңіндегі шығындар динамикасы бойынша сауалнама нәтижелері 16-суретте көрсетілген.



Дереккөз: халықаралық қоғамдық көлік одағының (UITP) зерттеуі: "қоғамдық көлік секторы үшін экономикалық және қаржылық салдары – зерттеу нәтижелері" [6]

Сурет 16. Оқшаулау кезеңіндегі көлік операторлары шығындарының динамикасы

Зерттеушілердің шығындардың өсуі туралы пікірлері:

- шығындар бюджетке сәйкес келеді, бірақ бізде кірістердің күрт жоғалуы бар;
- медициналық қызмет көрсету мен тазалау құнының өсуі қызмет көрсету деңгейінің аздап төмендеуімен өтеледі;
- үстеме жұмыс және жанармай шығындары жұмыс уақытын 30% қысқарту арқылы айтарлықтай азаяды%;
- бірнеше факторлар бір-бірін өтейді (төмен жалақы мен энергия шығындары, бірақ гигиена мен ЖҚҚ-ға жоғары шығындар);
- жалпы шығындар өткен жылмен бірдей деңгейде болғанына қарамастан, шығындар құрылымы өзгерді.

Пандемияның жол ақысын төлеуден түскен кірістерге болжамды әсер ету нәтижелері:

- жиынтық кіріс коэффициентіне (әрқайсысы 30%) күтілетін әсердің бірдей шашырауы (орташа / маңызды және өте маңызды));
- 60% жол жүру ақысының кірісіне жалпы әсер өте маңызды болады деп мәлімдеді;
- 70% бір реттік билеттер қатты зардап шегетінін айтты;
- 51% айлық абонементтер қатты зардап шегетінін мәлімдеді;
- 48% жеңілдік тарифтері қатты зардап шегеді деп мәлімдеді.

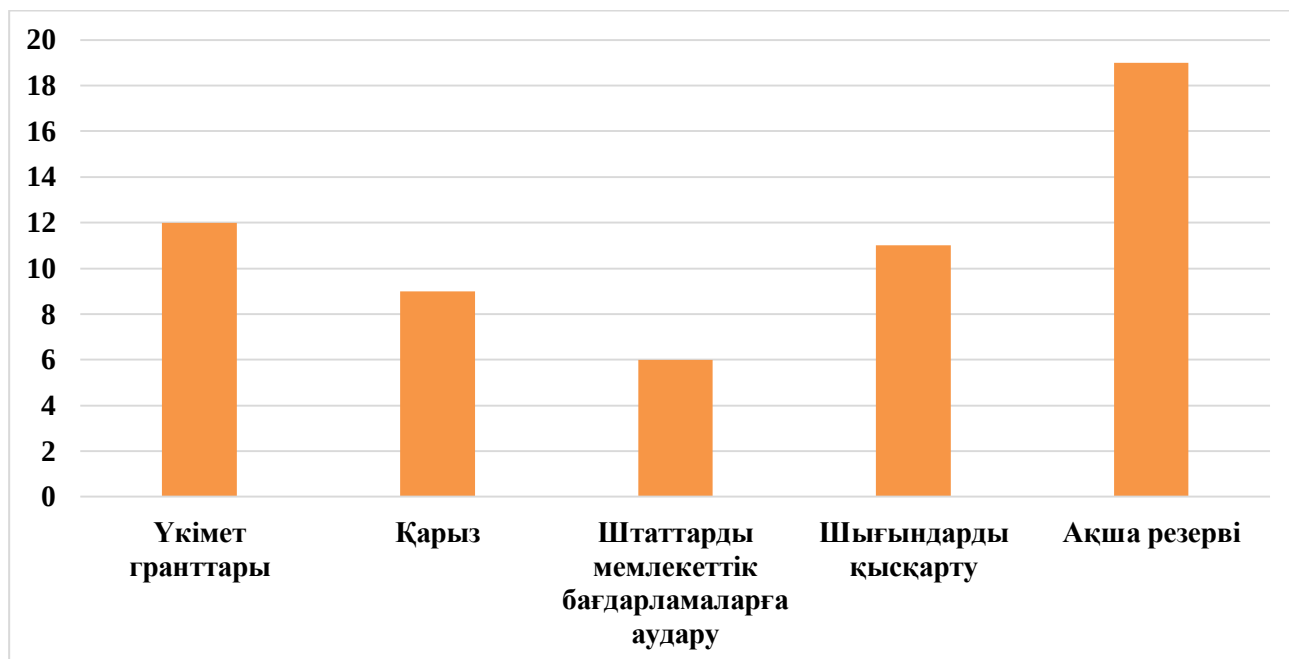
Пандемияның жол ақысын төлеуден түскен кірістерге әсері жөніндегі сауалнама нәтижелері бойынша зерттеушілердің түсініктемелері:

- табыс тәуекелін кім қабылдайтынына байланысты;
- билеттерді бақылаудың және оларды салонда сатудың болмауына байланысты жол жүру ақысын төлеуден жалтару;
- бұл жүйе, әдетте, 100% - дан астам шығындарды мемлекетке көмек сұрауға мәжбүр ете отырып, жоғалған жол жүру ақысының кірістерімен жабады.

Қозғалысты шектеу кезеңінде коммерциялық / көліктік емес кірістерге және нысаналы кірістерге әсерін бағалау бойынша сауалнама мынадай нәтижелерді көрсетті:

- пайдаланылмаған немесе белгісіз нәтижелердің өте жоғары деңгейі, әсіресе мақсатты кірістер мен жылжымайтын мүлік қызметі үшін;
- 36% жарнама мен бөлшек саудаға, сондай-ақ ішкі кірістерге айтарлықтай әсер ететіндігі туралы хабарлайды;
- 27% сонымен қатар жарнамадан түсетін кірістерге аз әсер ететіндігі туралы хабарлайды.

Оқшаулау кезеңінде көлік операторларын қаржылық қолдау бойынша іс-шаралар бойынша деректер келтірілген (17-сурет).



Дереккөз: халықаралық қоғамдық көлік одағының (UITP) зерттеуі: "қоғамдық көлік секторы үшін экономикалық және қаржылық салдары – зерттеу нәтижелері" [6]

Сурет 17. Оқшаулау кезеңінде жолаушылар тасымалынан түсетін кірістердің ағымдағы тапшылығын қысқа мерзімді қолдау

Шолу нәтижелері:

- 19% қолдау алғанын хабарлады;
- 23% биліктің тиісті деңгейлерімен келіссөздер барысында екенін хабарлайды.

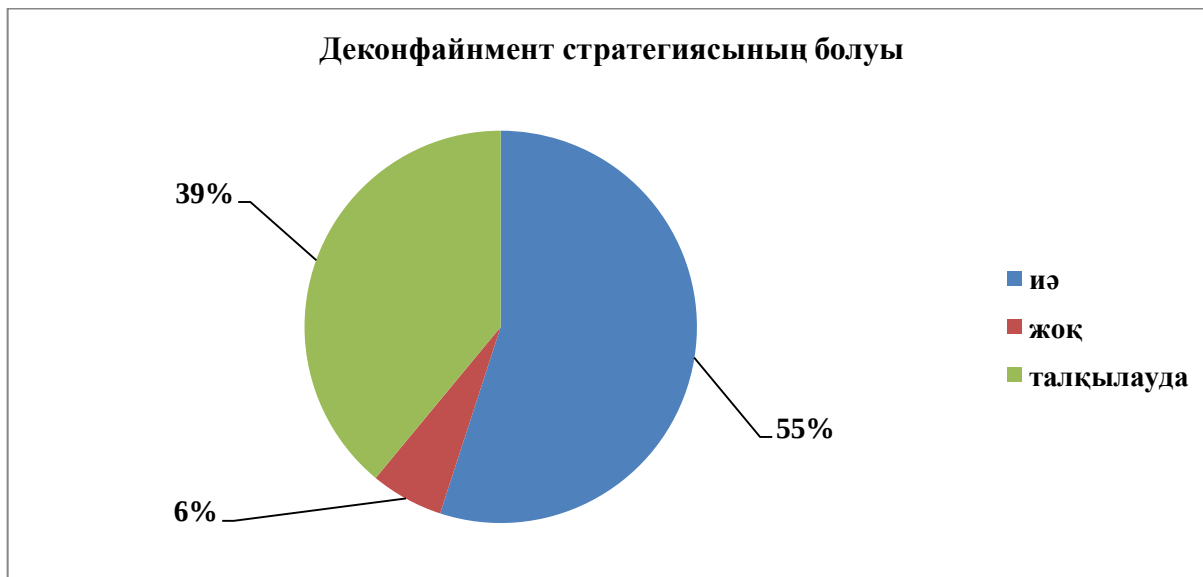
Зерттеушілердің пікірлері:

- кірістер мен шығыстар арасындағы алшақтық қысқа мерзімді кредиттермен өтеледі;
- қарастырылған қолдау басқа қызмет түрлерімен байланысты, мысалы, Операциялық субсидиялардың ұлғаюы және инвестициялық субсидиялардың азаюы;
- ұлттық қолдау қоғамдық көлікке пайда әкелетін кең көзқарасты қамтамасыз етеді.

Оқшауланудан қауіпсіз шығу стратегиясы (деконфайнмент) бойынша респонденттердің 93,5% - ы өз қалаларында деконфайнмент стратегиясы бар немесе ол талқылануда деп мәлімдеді. 18-суретте оқшауланудан қауіпсіз шығу стратегиясының болуы бойынша көлік операторларының сауалнама деректері келтірілген.

Зерттеушілердің пікірлері:

- қала оқшауланудан шықты, бірақ муниципалитеттен нақты стратегия болған жоқ;
- бұл стратегия ұлттық үкіметтің бақылауында.



Дереккөз: халықаралық қоғамдық көлік одағының (UITP) зерттеуі: "қоғамдық көлік секторы үшін экономикалық және қаржылық салдары – зерттеу нәтижелері" [6]

Сурет 18. Оқшаулаудан шығу стратегиясының болуы

3-тарау бойынша қорытындылар:

1) қалалық қоғамдық көлікті ұйымдастырудың халықаралық тәжірибесін талдау айтарлықтай қызығушылық тудырады және үнемі зерделеуді талап етеді.

Жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға жұмсалатын шығындарды өтеудегі әлемдік тәжірибе шығасылардың едәуір бөлігі жергілікті немесе орталық бюджет есебінен жабылатынын көрсетеді. Бұл аталған тасымалдардың қоғам өмірінде жоғары маңыздылығына және мемлекеттік органдардың халық үшін жол жүру ақысын төмендету ниетіне байланысты. Дамыған елдерде бюджеттен тасымалдау шығындарын өтеу үлесі (субсидиялау) 35% - дан 100% - ға дейін құрайды%;

2) зерттеу материалдарына сәйкес, COVID-19 коронавирус пандемиясының операторлардың қызметіне теріс әсері байқалды. Бұл жолаушылар ағынының төмендеуінен және, демек, жолаушылардың жол жүру ақысын төлеуден кірістердің төмендеуінен, Шығыстардың, оның ішінде жылжымалы құрамды дезинфекциялауға арналған шығыстардың өсуінен көрініс тапты. Сондай-ақ, үкіметтер тасымалдарды жүзеге асыруға арналған қаражаттың ағымдағы тапшылығын жою үшін тасымалдаушыларды қысқа мерзімді қолдау бойынша шаралар қабылдап жатқаны атап өтілді.

4. САЛАНЫҢ ӨЗІН-ӨЗІ РЕТТЕУГЕ КӨШУІ

Қоғамда sro туралы әртүрлі пікірлер бар. Атап айтқанда, ӨРҰ-ның пайда болуы мерзімінен бұрын деп болжанады, өйткені бүгінгі күні саланың мұндай өзгерістерге әзірлігі жоқ, атап айтқанда бақылау, қызметті лицензиялау қағидаты мәселелері шешілмеген, бұл лицензиялар беру кезінде үлестестікке әкелуі мүмкін.

Көлік комитетінің бақылау саласындағы жұмысын күшейту, олардың ішкі жұмыс саясатын қайта қарау және осы қызметтердің негізгі тапсырыс берушісі ретінде мемлекеттік органдар тарапынан жұмыс шарттарының сапалы орындалуын қамтамасыз ету үшін аса назар аударуды және құзыретті мамандарды талап ететін сәттерді күшейту ұсынылады.

Сонымен қатар, осы жобаны әзірлеушілер мемлекеттік уәкілетті органдар жағдайды түзете алмайды деп мәлімдейді. Елде өзін-өзі реттеуді дамыту туралы Заңның қабылдануы осындай жағдайлардың алдын алуды және мемлекеттің стратегиялық бағытын көрсетеді. Қоғамдық ұйымдардың Жолаушылар тасымалы саласындағы жағдайды өзгертуге деген көпжылдық күш-жігері бірқатар мемлекеттік функцияларды осы міндеттерді орындауға дайын бизнеске өзін-өзі реттеуге беру қажеттілігін растайды.

Айта кету керек, шешім қабылдау кенеттен, өздігінен болмайды. Бұл жұмыс реттеушілік әсерді талдауды, басқа да құралдарды ұсына отырып және қоғамдық ұйымдардың, сарапшылардың және мемлекеттік органдардың пікірлерін ескере отырып, барлық мүдделі тараптармен талқыланады және келісіледі. Бұдан басқа, функциялар бәсекелес ортаға берілгеннен кейін, мемлекет тиісті салалардағы ахуалдың дамуына бақылау жүргізе береді.

4.1. Жалпы ережелер бойынша саморегулированию

Қазақстанда тасымалдар саласын өзін-өзі реттеу мемлекеттің мемлекеттік қызметшілердің санын түбегейлі қысқарту шешіміне байланысты аса өзекті мәселе болып табылады. Атап айтқанда, егер 2020 жылы үкіметтік ұйымдар қызметкерлерінің 10% - ы қысқарса, 2021 жылы 15% - ы жоспарлануда%;

Өзін-өзі реттеу деп мемлекеттік басқару және реттеу функцияларының бір бөлігін тікелей бизнес-ортаға ауыстыру түсініледі. Басқаша айтқанда, өзін – өзі реттеу дегеніміз-мемлекеттің нақты реттелетін қатысуымен экономикалық агенттердің өздері нарықтар мен қызмет салаларын заңды түрде реттеу. Бұл ретте нарыққа қатысушылардың өзара іс-қимыл ережелерін белгілеу жөніндегі функцияларды мемлекеттік органдар қалыптастырады, экономикалық агенттердің қызметін жедел реттеу, есепке алу және бақылау нарықтың шаруашылық жүргізуші субъектілерінің өздеріне жүктеледі деп болжанады.

Өзін-өзі реттеу қағидаттарын экономиканың жекелеген салаларын және қызметтер нарығын басқаруға енгізу бірқатар себептерге байланысты. Оларға мыналар жатады:

- қызметтің кейбір түрлері бойынша мемлекеттік реттеумен және басқарумен толық қамтудың қиындығы;
- басқарушы персонал штатының шектеулілігі;
- шағын бизнес саласында ұсынылған экономиканың кейбір салаларындағы нарық субъектілерінің төтенше шашыраңқылығы;
- сыбайлас жемқорлықты және тауарлар мен көрсетілетін қызметтерді өндіру жолындағы кедергілерді төмендетуге ықпал ететін мемлекеттік реттеу саласынан бақылау функцияларын алып тастау.

Қазақстан экономикасында өзін-өзі реттеу қағидаттарын ілгерілету мақсатында 2015 жылы "өзін-өзі реттеу туралы" ҚР Заңы әзірленді және қабылданды, онда өзін-өзі реттеудің мақсаттары мен қағидаттары, тауарлар мен қызметтер өндірісінің негізгі қатысушыларының өзара іс-қимылы, мемлекет пен шаруашылық жүргізуші субъектілер арасындағы функциялардың аражігін ажырату және өзін-өзі реттеу қағидаттарында салалар жұмыс істеуінің басқа да маңызды аспектілері көрініс тапқан.

Өзін-өзі реттеудің негізгі мақсаттары:

- 1) тауарлардың (жұмыстардың, көрсетілетін қызметтердің) сапасы мен бәсекеге қабілеттілігін арттыру);
- 2) отандық экономика салаларының бәсекеге қабілеттілігін арттыру;
- 3) нарыққа қатысушылардың тұтынушылар алдындағы жауапкершілігін күшейту.

Өзін-өзі реттеудің жалпы қағидаттары:

- 1) заңдылық-барлық мүдделі тұлғалардың құқықтары сақталған жағдайда "өзін-өзі реттеу туралы" ҚРЗ және ҚР өзге де заңдарына сәйкес өзін-өзі реттеуді енгізу және жүзеге асыру;
- 2) теңдік-ӨРҰ мүшелерінің тең құқықтары мен міндеттерінің болуы;
- 3) өзін-өзі қаржыландыру-мүшелік жарналар және ҚР заңдарында тыйым салынбаған өзге де көздер негізінде ӨРҰ қызметін қаржыландыру;
- 4) жауапкершілік-ӨРҰ-ны осы Заңға және ҚР өзге де заңдарына сәйкес осы өзін-өзі реттейтін ұйымдар мүшелерінің (қатысушыларының) іс-әрекеттерімен келтірілген залал үшін үшінші тұлғалар алдындағы мүліктік жауаптылыққа кепілдік беру тетіктерін пайдалану;
- 5) қызметтің ашықтығы – мүдделі тұлғалар үшін ақпараттың қолжетімділігін қамтамасыз ете отырып, ӨРҰ-ның барынша ашық қызметі;
- 6) бедел тәуелділігі-ӨРҰ мүшелерінің (қатысушыларының) олардың іскерлік және кәсіби беделіне тәуелділігі;
- 7) өзара көмек және мүдделерді қорғау-ӨРҰ-ға өз мүшелеріне (қатысушыларына) көмек көрсету, сондай-ақ олардың мүдделерін қорғау;
- 8) Тәуелсіздік – ҚР заңдарында тікелей көзделген жағдайларды қоспағанда, мемлекеттік органдар, өзге де ұйымдар мен лауазымды адамдар тарапынан ӨРҰ қызметіне араласуға жол бермеу.

Өзін-өзі реттеу қағидаттарын енгізу жөніндегі уәкілетті орган ҰКП болып табылады. Өзін-өзі реттеу департаменті Қазақстанда өзін-өзі реттеу қағидаттарын енгізу бойынша бірқатар әдістемелік ұсынымдар әзірледі. Презентациялық материалдар түріндегі әдістемелік ұсынымдардың негізгі сәттері осы зерттеу жұмысында келтірілген.

4.2. Жолаушылар автотасымалдарының жұмыс істеуін ӨРҰ қағидаттарына көшіру қажеттілігі

Қазіргі уақытта Қазақстанда жолаушылар көлігін ұйымдастыру және басқару мынадай схема бойынша іске асырылуда:

- Орталық УО атынан ҚР ИИДМ Көлік комитеті көліктің осы секторында заңнамалық және НҚА әзірлеуді жүзеге асырады және шаруашылық жүргізуші субъектілерге қатысты мемлекеттік саясатты жүргізеді;

- ЖАО тасымалдау процесін ұйымдастыруды жүзеге асырады, тасымалдаушыларды қызметке жіберуді жүзеге асырады, жолаушылар автокөлігі саласындағы ҚР заңнамасы талаптарының орындалуын бақылайды;

- Автокәсіпорындар жолаушыларды тасымалдау процесін тікелей ұйымдастырады. Бұл ретте тұрақты қатынаста олар маршруттарды пайдалану құқығына арналған конкурстарға қатыса отырып, нарықтық экономика жағдайында әрекет етеді.

Жолаушылар тасымалын басқарудың қалыптасқан жүйесі қазіргі уақытта белгілі бір кемшіліктерден зардап шегуде. ЖАО-ның алдыңғы зерттеулерімен ЖАО жолаушылар тасымалын толыққанды реттеу мен басқаруды жүргізбейтіні анықталды. Атап өтілгендей, ЖАО-ны басқарудың 17 функциясының тек бір ғана функциясы толыққанды жүзеге асырылады-маршруттарды пайдалану құқығына конкурстар өткізу.

Қалған функциялар (жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін бақылау, тасымалдар қауіпсіздігінің қамтамасыз етілуін бақылау, Көліктік қызмет көрсету сапасының қамтамасыз етілуін бақылау және т.б.) толық көлемде жүзеге асырылмайды немесе мүлдем жүзеге асырылмайды.

Мұндай жағдайдың себептері әкімдіктердегі жолаушылар көлігі басқармасы қызметкерлерінің шағын штаты, сондай-ақ олардың біліктілігінің жеткіліксіз деңгейі болып табылады.

ЖАО-да кадрлық қамтамасыз етілмеудің нәтижесі тасымалдаушылардың ауыр қаржылық жағдайы және соның салдарынан жолаушылар тасымалдарының қажетті қауіпсіздік деңгейі мен сапасының қамтамасыз етілмеуі болып табылады.

4.3. Мероприятия по переходу автотранспорта на СРО

2017 жылы Қазақстанда жолаушылар автокөлігін өзін-өзі реттеу қағидаттарына көшіру бойынша жұмыс басталды. Жолаушылар автокөлігіне ӨРҰ енгізудің негізгі факторлары басқарудың осы нысанының жаңалығы, бизнестегі ақпараттың тапшылығы, заңнамалық және нормативтік құқықтық базаның жеткіліксіз пысықталуы болды.

2019-2020 жылдары автокөлік саласын өзін-өзі реттеу қағидаттарына ауыстыру бойынша жүйелі қызмет басталды. Оған тікелей дайындықты ҚР ИИДМ жүзеге асырды. Құжаттарды әзірлеуде өзін-өзі реттеу департаменті атынан ҰКП әдістемелік көмек көрсетті.

Бастапқыда басқару функцияларын өзін-өзі реттеуге ауыстыру кезектілігі анықталды. Тасымалдау түрлері бойынша Өзін-өзі реттеуге көшудің кезеңділігі мынадай:

1 кезең - тұрақты қалааралық облысаралық және халықаралық жолаушылар тасымалы – тұрақты емес жолаушылар және таксомоторлық тасымалдар-2020-2022 жж.;

2 кезең - тұрақты қалалық, қала маңындағы және қалааралық облысшілік тасымалдау-2023-2024 жж.;

3 кезең – жүк тасымалы – 2024-2025 жж.

Бірінші кезең бойынша Өзін-өзі реттейтін ортаға беруге Мемлекеттік басқарудың 10 функциясы анықталды және іріктелді. Оларға мыналар жатады:

- 1) Жолаушылар мен багажды автомобильмен халықаралық тұрақты тасымалдауды ұйымдастыру, маршруттар бойынша жүру кестесін келісу;
- 2) Жолаушылар мен багажды тұрақты халықаралық автотасымалдау маршруттарының тізілімін жүргізу;
- 3) жолаушылар мен багажды тұрақты облысаралық қалааралық автомобильмен тасымалдау маршруттарын және қозғалыс кестелерін бекіту;
- 4) жолаушылар мен багажды автомобильмен қалааралық облысаралық тұрақты тасымалдау маршруттарының тізілімін жүргізу;
- 5) жолаушылар мен багажды тұрақты халықаралық жолаушылар автотасымалдарын лицензиялауды жүзеге асыру;
- 6) жолаушылар мен багажды тұрақты облысаралық қалааралық тасымалдауды ұйымдастыру, жолаушылар мен багажды тұрақты облысаралық қалааралық автомобильмен тасымалдау маршруттары мен қозғалыс кестелерін келісу, оларға қызмет көрсету құқығына конкурстар өткізу, жолаушыларды тұрақты облысаралық қалааралық автомобильмен тасымалдау маршруттары мен қозғалыс кестелерін келісу;
- 7) жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты емес тасымалдауды лицензиялау;
- 8) жолаушылар мен багажды таксимен тасымалдауды ұйымдастыру;
- 9) такси тасымалдаушысы ретінде қызметті жүзеге асырудың басталғаны туралы хабарлама берген дара кәсіпкерлер мен заңды тұлғалардың тізілімін жүргізу;
- 10) такси тасымалдаушысы ретінде қызметтің басталғаны туралы хабарлама қабылдау.

ҚР ИИДМ Көлік комитетінің АТБ мемлекеттік функцияларды өзін-өзі реттейтін ортаға беруге реттеушілік әсерді талдауды (РӨТ) әзірледі, ол ҚР ҰКП мен ҰЭМ-ге жіберілді.

2020 жылғы 2 маусымда ҚР ИДМ осы мемлекеттік функцияларды өзін-өзі реттейтін ортаға беруге реттеушілік әсерді талдау бойынша қоғамдық тыңдаулар өткізді.

ҚР ИДМ сондай-ақ нарықтың өзін-өзі реттеуге көшуге дайындығына талдау жасау бойынша іс-шаралар өткізді. 2020 жылғы 7 тамызда ҚР ИДМ ҚР ММ, ЖП және жолаушылар автокөлігі қауымдастығы өкілдерінің қатысуымен қоғамдық тыңдаулар өткізді.

Жоғарыда көрсетілген тасымалдардың төрт түрі бойынша ЖАО позициясын жинағаннан кейін материалдар ҚР маған өзін-өзі реттеуге ауыстыру туралы түпкілікті шешім бойынша жіберіледі деп жоспарлануда.

ӨРҰ туралы оң шешім қабылданғаннан кейін заңнамаға және саланың жұмыс істеуінің нормативтік құқықтық базасына тиісті өзгерістер енгізу алда тұр.

4-тарау бойынша қорытындылар.

- 1) Жолаушылар автотасымалдарын мемлекеттік реттеуді талдау мемлекеттік функциялардың бір бөлігін өзін-өзі реттеу қағидаттарына ауыстыру қажеттілігін көрсетеді;
- 2) орталық мемлекеттік органдарда кейбір функцияларды өзін-өзі реттеу қағидаттарына беру жөніндегі жұмыс жандандырылады;
- 3) қауымдастықтарға бизнес ортада ӨРҰ қағидаттарын талқылау және насихаттау бойынша белсенді жұмыс жүргізу қажет;
- 4) ӨРҰ-ны дамытуға мүдделі қоғамдық ұйымдар процестің барлық Тараптарымен келісу үшін нормативтік құжаттарды (ережелер, ережелер, стандарттар, басқару құрылымы және т. б.) дайындауды қамтамасыз етуі қажет.

5. ҚАЗАҚСТАНДА ТАРАТУ ҮШІН ҰСЫНЫЛАТЫН ЖОЛАУШЫЛАР АВТОБУС ТАСЫМАЛДАРЫН ҰЙЫМДАСТЫРУ БОЙЫНША АЛМАТЫ ҚАЛАСЫНЫҢ ТӘЖІРИБЕСІ.

Бұл жобаны әзірлеушілер бұл зерттеу Жергілікті атқарушы органдардың, тасымалдаушылар қауымдастықтарының және өңірлердің кәсіпкерлерінің тиімді қызметіне қалалық және қала маңындағы жолаушылар автобусы тасымалдары саласындағы оң жұмыс тәжірибесі туралы ақпарат беру арқылы ықпал ете алатындығын басшылыққа алды.

Бұл жоба және ҚР Премьер-Министрінің өкімімен қалалық автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі шаралар кешенін бекіту уақыт бойынша сәйкес келді. Жаңа бағдарламаның талаптарына толық сәйкес келетін Алматыда әзірленген тасымалдарды ұйымдастыру алгоритмі (ЭБ, тасымалдаушының ЖАО-мен толық субсидиялау және тасымалдар сапасын қамтамасыз ету міндеттемесі бар шарты) ерекше маңызды екенін атап өткен жөн. Т. О. ЗТБ және өңірлер автопарктері өз проблемаларын шешу үшін екі тиімді құрал алды:

- ЖАО-ға автобус тасымалдарын дамыту жөніндегі шаралар кешенінің талаптары;

- Нормативтік актілерді қоса бере отырып, оны Алматыда іске асыру тәжірибесі.

Алматы қаласының тәжірибесін талдау кезінде басқа өңірлерде жоқ тасымалдау процесін ұйымдастыруды құқықтық қамтамасыз етуді ерекше атап өткен жөн. Бұл жағдайда негізгі құжат ҚР ИДМ-нің 2015 жылғы 26 наурыздағы №348 бұйрығымен бекітілген, ЖАО мен Тасымалдаушының негізгі өзара міндеттемелері мен жауапкершілігін ескертетін "жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастырудың үлгілік шарты" болып табылады. Осы нормаға қосымша, Алматы қаласының ЖАО тараптардың міндеттемелері мен жауапкершілігін регламенттейтін мынадай өзара байланысты нормативтік құқықтық актілерді кешенді түрде әзірлеп, бекітті:

- ЖАО-ның ЭБ операторымен шарты;
- ЖАО-ның ОДҚ бойынша ЭУ операторымен жасасқан шарты;
- техникалық регламентті қамтитын ЭБ бойынша автобус парктерімен оператор шарты;
- ҚҚТ бойынша оператор мен кәсіпорындар арасындағы шарт;
- ЖАО мен тасымалдаушылар арасындағы субсидиялау шарты.

Әзірленген нормалар олардың өміршендігін дәлелдеді және оларды басқа аймақтарда қолдануға болады. Орталық уәкілетті органның Алматыда қолданылып жүрген нормалар негізінде үлгі шарттарды бекітуі субсидиялау кезінде ЭБ, ҚҚТ енгізуді және өңірлерде тасымалдарды ұйымдастыруды құқықтық қамтамасыз етуді едәуір жеделдетер еді.

5.1. Алматыдағы көлік және жолаушылар ағынының саны

Алматы қаласында жолаушылар айналымының айтарлықтай өсуі байқалады, ол 2017 жылғы 38,1 млрд. жолаушы км-ден 2019 жылы 39,07 млрд. жолаушы км-ге дейін ұлғайды.

Кесте 20. Көлік түрлері бойынша тасымалдау және жолаушылар айналымы

Атауы	2017	2018	2019
млн. адам			
Көліктің барлық түрлері	5 103,1	5 202,4	5 185,73
оның ішінде:			
Автобус	3 748,3	2 381,9	3 179,26
Әуе	4,5	4,7	4,29
Таксомоторлық	1 310,4	2 773,2	1 829,43
Қалалық электр	39,9	38,0	35,43
млн. жкм			
Көліктің барлық түрлері	38 141,7	39 970,5	39 067,52
оның ішінде:			
Автобус	14 388,3	13 651,3	18 284,37
Әуе	9 979,6	10 008,1	9 104,97
Таксомоторлық	13 509,4	16 026,3	10 524,78
Қалалық электр	264,4	284,8	252,20

Дереккөз: статистика департаменті және Алматы қаласы қалалық мобильділік басқармасы

Жеке көлікпен жолаушылар айналымының ұлғаюының негізгі себебі қалаға жұмысқа және оқуға келетін басқа қаладан келген және облыстық тұрғындардың жыл сайынғы өсуі, ақылы тұрақтарды енгізу, жолаушылар тасымалының сапасын арттыру, жаңа жылжымалы құрамды сатып алу, жаңа бағыттарды ұйымдастыру болып табылады.

2020 жылы Алматы қаласының "EcoKultura" Қоғамдық Қоры қала тұрғындары арасында қалалық ортаның өзекті мәселелеріне зерттеу жүргізді, бұл оңтүстік астана қоғамының Көлік және қалалық мобильділік проблемаларына елеулі қызығушылығын анықтады. Атап айтқанда, 35% - ы қаладағы автомобильдердің көптігіне және респонденттердің 19% - ы жетіспейтіндігіне шағымданды.



Дереккөз: "EcoKultura" Алматы Қоғамдық Қоры»

Сурет 19. Көлік және қалалық ұтқырлық. Алматы тұрғындарының сауалнама деректері 2020

Сауалнаманы талдау көлік саласымен байланысты көптеген сұрақтар бар екенін көрсетеді. Бұл жолдардағы қауіпсіздік, ескірген автопарк, автомобильдердің экологиялық таңбалануының болмауы, басқа ірі қалалардағыдай жүрдек автобус көлігі (ИКЕ) немесе жеңіл рельсті көлік (LRT) арқылы тұрғындардың қозғалысын қамтамасыз ету.

Соңғы жылдары Алматы қаласы көлік инфрақұрылымын дамытудың бірқатар маңызды жобаларын жүзеге асырды. Атап айтқанда:

- газбен жүретін автобустар саны 735-ті құрады;
- энергия тиімді троллейбустар саны 215 құрады;
- жалпы ұзындығы 122 км бөлінген жолақ;

- инвесторлар есебінен 834 аялдама павильонын, жергілікті бюджет есебінен 895 аялдама павильонын орнату, 92 павильонды инвесторлар қаланың коммуналдық меншігіне берді.

2017 жылы көлік инфрақұрылымын дамыту шеңберінде тасымалдаушылар сыйымдылығы әртүрлі 450 автобус сатып алды, оның ішінде "Алматыэлектротранс" ЖШС ӘПК - 260 бірлік К/С және жеке тасымалдаушылар-190 бірлік к/с. 2018 жылы қосымша 479 автобус сатып алынды, 2019 жылы 430 автобус және 2020 жылы тағы 460 бірлік АТС алу жоспарланған.

Пандустармен жабдықталған қалалық көліктің үлесі 72% - ды құрайды, оның ішінде 948 автобус пен 215 троллейбус. Сонымен қатар, қала бойынша мүмкіндігі шектеулі жандарға арналған 8260 жол белгілері мен көрсеткіштер орнатылды.

Паркті қарқынды жаңарту, маршруттық желіні кеңейту және Қазақстандағы жолаушылар автобусы тасымалдарын ұйымдастыруды талдау жөніндегі деректерге сүйене отырып, осыған қатысты ең дамыған қала Алматы болып табылады және оның оң тәжірибесі мұқият зерделеуге және елде кеңінен таратуға лайық деп қорытынды жасауға болады.

Алматыда жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру бойынша жұмыстың айрықша белгілері:

- тараптардың міндеттемелері мен жауапкершілігін көрсететін ЖАО, автобус парктері және электрондық билеттеу операторы (ҚҚТ) арасында жасалған шарттар;
- қаланың Жолаушылар тасымалы кәсіпорындары қауымдастығының ЖАО-мен өзара тығыз іс-қимылы;
- ЖАО-ның барлық әлеуметтік маңызы бар маршруттарды толық көлемде қажеттіліктен субсидиялауы;
- электрондық билеттеуді енгізу;
- ЖАО орталықтандырылған диспетчерлік қызметі;
- автобус тасымалдарының инфрақұрылымын дамыту, автобустардың бөлінген жолақтары мен жылдамдық желілерін енгізу.

5.2. Қаланың Жолаушылар тасымалы кәсіпорындары қауымдастығының Алматы қаласының ЖАО-мен өзара іс-қимылы

Алматыда жолаушылар тасымалы саласында бизнес пен ЖАО өзара қарым-қатынасының тарихы күрделі жолдан өтті және қазіргі уақытта тығыз өзара іс-қимыл сатысында. Ынтымақтастықтың негізі ортақ мақсат – қалада жоғары сапалы жолаушылар автобусын ұйымдастыру болып табылады.

Тиімді ынтымақтастықтың мысалы ретінде жолаушылар ағынының күрт төмендеуінен тасымалдаушылардың қиын қаржылық жағдайын ескере отырып, Алматы қаласы әкімдігінің 2020 жылғы 16 сәуірдегі №2/121 қаулысы негізінде пандемия кезінде халықтың тыныс-тіршілігін үздіксіз қамтамасыз ету үшін ЖАО резервінен жалпы сомасы 303 908 069,0 теңге қаражат бөлінгенін де жатқызуға болады.

Бұдан басқа, VI шақырылымның кезектен тыс LXIV сессиясының 2020 жылғы 16 шілдедегі №466 "Алматы қаласы мәслихатының 2019 жылғы 13 желтоқсандағы №420 "Алматы қаласының 2020-2022 жылдарға арналған бюджеті туралы" шешіміне өзгерістер енгізу туралы" шешімімен 1 758 292,0 теңге сомасында бюджеттік қаражат бөлінді. ЖАО-ның бұл көмегі автопарктерге қиын сәтте өмір сүруге және үздіксіз жұмыс істеуге мүмкіндік берді, бұл өзара әрекеттесудің жарқын мысалы.

Өзара түсіністік пен ынтымақтастыққа қол жеткізуге 2010 жылы Алматы қаласы Жолаушылар тасымалы кәсіпорындары қауымдастығы бастаған қауырт жұмыс себеп болды. 2014 жылдан бастап Қауымдастық ЖАО-ның жолаушылар тасымалын басқару жөніндегі түсініспеушілігін және тасымалдаушыларға субсидия төлеу қажеттілігін еңсерді. Осы уақыт ішінде қала әкімдігінің басшылығы үш рет және жергілікті УО (қазіргі қалалық мобильділік басқармасы) басшылығы төрт рет ауысты.

Қауымдастық тасымалдаушыларды субсидиялау мәселелерінде автобус парктерінің құқықтары мен мүдделерін қорғау саясатын белсенді жүргізді. Бұл істе Қоғамдық кеңес, Алматы қаласының өңірлік кеңесі және ондаған хабарлар дайындаған, жүздеген мақалалар, сұхбаттар жариялаған және осының арқасында мемлекеттік органдар мен бүкіл қоғамның назарын аударған БАҚ айтарлықтай көмек көрсетті.

2016 жылдан бастап және осы уақытқа дейін Алматы қаласының "Атамекен" Кәсіпкерлер Палатасы ЖАО басшылығы алдында принципті ұстанымға ие болып, жолаушылар көлігі проблемаларын шешу бойынша кәсіпкерлік бастамаларын қолдаған АВТОКӨЛІКТЕГІ бизнестің құқықтары мен мүдделерін қорғауда ерекше рөл атқарады.

Бұл ауқымды қызметтің алдында және одан әрі бизнес қызметін уақыт талаптарына сәйкес реттейтін нормативтік-құқықтық базаны келтіру бойынша көлемді жұмыс жүргізілді. 2011 жылдан бастап сала ЗТБ және Орталық УО НҚА-ға өзгерістер енгізу бойынша белсенді жұмыс істеді.

2011-2019 жылдар кезеңінде жолаушылар мен багажды тасымалдау Ережелеріне, тарифтерді есептеу әдістемесіне, әлеуметтік маңызы бар маршруттардағы тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау қағидаларына, ЖАО мен Тасымалдаушының үлгілік шартына қажетті өзгерістер енгізілді. Осы жұмыстың нәтижелері НҚА тасымалдарының осы саласындағы бизнестің қызметін толық көлемде қамтамасыз етті, бұл қазіргі уақытта өңірлерде нақты нәтижелерге қол жеткізуге мүмкіндік береді және осыған қатысты мысал Алматы қаласы болып табылады.

"Атамекен" ҚР ҰКП және "KAZLOGISTICS" СТК жүйелі көмегінің арқасында әлеуметтік аса маңызды автобус жолаушылар тасымалын ұйымдастыру мәселесі Үкіметтің жоғары эшелондарына дейін ұсынылды.

2016-2018 жылдар кезеңінде "KAZLOGISTICS" СТК корпоративтік қорының мамандардың зерттеу тобы орындаған бірқатар жұмыстарды қаржыландыруы Үкіметтің және Орталық УО автобус жолаушылар тасымалын басқару, ұйымдастыру және реттеу саласындағы маңызды шешімдерді қабылдауына ықпал етті (осы жұмысқа кіріспеде толық баяндалған).

Тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды қамтамасыз ету бойынша табанды, жүйелі жұмыстың нәтижесі Алматы қаласының тарифтік комиссиясының қызметі болды, оның мүшелерінің қатысуымен ЖАО мен қоғамның түрлі ұйымдарының өкілдері болды. Оның отырыстарында маршруттар бойынша тасымалдаушылардың есептері қаралды, тексерілді және бекітілді.

5.3. Алматы қаласында әлеуметтік маңызы бар маршруттарды субсидиялау

Нормативтік актілерде көрсетілген субсидиялауды жүргізу технологиясы ЖАО, мәслихат, тарифтік комиссия және тасымалдаушылар әрекеттерінің реттілігі болып табылады:

- тарифтік комиссия құру;
- тарифтік комиссияның бағыттар бойынша кірістер мен шығыстар бойынша деректерді тасымалдаушылардан жеке қабылдауы және олардың дұрыстығын қарауы;
- қалалық мәслихаттың маршруттар бойынша есептік тарифтерді бекітуі және субсидиялауға қажеттілікті анықтау;
- тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша қаржыландыру көлемін мәслихаттың бекітуі және тиісті кезеңге арналған бюджет жоспарына енгізу;
- әкімдіктің тиісті кезеңге арналған субсидиялау жоспарын орындауы.

Айта кету керек, Алматыда халықтың тығыздығына және әлеуметтік маңыздылығына байланысты автобус маршруттарының жұмысын ұйымдастыру әрқашан ЖАО-ның ерекше бақылауында болды. Жолаушыларға жоғары сапалы қызмет көрсету кезінде автопарктердің қызметін жолға қою мақсатында шығындарды субсидиялау алғаш рет 2008 жылы қолданылған. 21-кестеде 2008-2015 жылдардағы жолаушылар ағыны, субсидиялау тарифтері мен көлемдері туралы ақпарат келтіріледі.

Кесте 21. Жолаушылар ағыны және субсидиялау көлемі 2008-2015 жж.

Жыл дар	Қалалық статистика бойынша тасымалдан ған жолаушыла р саны	Жалпы сомасы кіріс	Алынған субсидиялар сомасы	Қорытынды сомасы кіріс	Бекіт ілген тари ф	Есепті к тариф
2008	118 814 413	2 229 264 520	760 000 000	2 989 264 520	50	53
2009	136 395 170	2 574 970 890	0	2 574 970 890	50	
2010	216 669 643	4 007 342 350	313 281 000	4 320 623 350	50	65
2011	165 744 771	7 236 997 565	1 060 917 554	8 297 915 119	50	
2012	203 300 089	10 110 472 442	0	10 110 472 442	50	92
2013	215 876 378	12 578 515 925	0	12 578 515 925	80	
2014	258 431 398	14 131 707 440	0	14 131 707 440	80	
2015	248 768 868	14 309 425 403	0	14 309 425 403	80	107

Дереккөз: Алматы жолаушылар автобусы тасымалы кәсіпорындарының қауымдастығы. [3]

Жоғарыда айтылғандай, тасымалдаушылар қауымдастығы "Атамекен" ҚР ҰКП қолдауымен, ЖАО-мен өзара іс-қимыл кезінде жүргізген кешенді жүйелі шаралардың нәтижесінде 2016 жылдан бастап тасымалдаушылар шығындарын жүйелі түрде субсидиялау басталды. Бұл ретте 2019 жылға дейін маршруттарды субсидиялау паркті жаңарту кезінде ғана жүзеге асырылды. Қала басшылығы автопарктерді тозған ескі автобустардың орнына жаңа автобустар сатып алуға ынталандыру және ынталандыру мақсатында НҚА-дан бизнес құқығын бұзатын мұндай ауытқуға жол берді.

Ал 2019 жылы Алматы автопарктерінің қауымдастығы тарифтік комиссия отырыстарында қаланың барлық бағыттарындағы кәсіпорындардың шығындарын өтеу бойынша позицияны сақтап қалды. Мәселен, Алматы қаласы мәслихатының 2019 жылғы 23 сәуірдегі № 340 шешімімен қаланың жолаушылар автокөлігінің барлық 123 бағыты бойынша есептік тарифтер бекітілді (3-қосымша). Қаланың заң шығарушы органының бұл шешімі 2020 жылға арналған субсидиялау көлемінің негізіне алынды.

ЭБ енгізу субсидиялау өндірісіне ерекше серпін бергені сөзсіз, бұл жолаушылар ағынының ашықтығын және оның айтарлықтай өсуін қамтамасыз етті. Сонымен қатар, жолаушылар санының өсуіне Алматы облысы елді мекендерінің қалаға қосылу факторы да белгілі бір дәрежеде әсер еткенін атап өткен жөн.

Алматыдағы әлеуметтік маңызы бар маршруттарды субсидиялау көлемінің өсу серпінін 22-кестедегі ақпарат айқын көрсетеді.

Кесте 22. Жолаушылар ағыны және субсидиялау көлемі 2016-2020 жж.

Жылдар	Тасымалданған жолаушылар саны (ЭБ бойынша деректер)	Алынған субсидиялар сомасы	Бекітілген тариф	Есептік тариф
2016	174 680 062	0	80	147
2017	220 176 445	292 600 000	80	154
2018	307 526 979	9 051 140 374	80	171
2019	368 139 063	23 584 931 710	80	167
2020 6 ай	127 725 920	8 286 911 031	80	176

Дереккөз: Алматы жолаушылар автобусы тасымалы кәсіпорындарының қауымдастығы. [3]

3-қосымшада Алматы қаласының маршруттары бойынша жолаушылардың жол жүруіне бекітілген есептік тарифтер келтірілген, олар автопарктерге жылына 47,5 миллиард теңге сомасында субсидиялау төлеуге негіз болып табылады. Айта кету керек, нақты жолаушылар ағынына байланысты субсидиялау көлемі түзетілуі мүмкін.

Салыстыру үшін тасымалдаушылардың тасымалдарды жүзеге асырудан түскен табыстары туралы мәліметтер келтірілген (4-қосымша).

Т.О. Алматы қаласында алғаш рет қалалық және қала маңындағы маршруттардағы тасымалдаушылардың шығындарын толық көлемде субсидиялау бойынша жүйелі төлемдер жоспарланып, басталды.

Алматы тасымалдаушылары үшін маңызды оқиға-пандемия кезінде жолаушылар ағынының едәуір төмендеуі жағдайында әлеуметтік маңызы бар автобус маршруттарындағы кәсіпкерлердің қызметін реттейтін НҚА-ға өзгерістер енгізу жөніндегі бастамада кәсіпорындардың ЖАО-ның қолдауы болып табылады.

ҚР ИИДМ т.а. хатымен (18.07.2020 ж. №04-1-27/ЗТ-А-1442) жергілікті атқарушы органдарға тасымалдаушылардың Төтенше жағдайлар мен эпидемия кезіндегі шығындарын толық көлемде субсидиялауға және тасымалдаушылардың қызметін қаржыландыруға мүмкіндік беретін Қолданыстағы НҚА-ға түсініктемелер берілді.

Бұл норма Алматының ЖАО қызметіне алынды, ол жаңа талаптар бойынша дайындалған жол жүруге арналған есептік тарифтерді тексеру және бекіту үшін тарифтік комиссияны ресми түрде шақырды.

5.4. Электрондық билеттеу (ЭБ) Алматыда

Автобус парктері қауымдастығының бастамасы бойынша Алматыда ЭБ 2015 жылдың 1 қазанынан бастап "бірыңғай көлік картасы - "ОҢАЙ" жүйесін іске қосу арқылы енгізілді. "Оңай" атауы бұрын мұндай нәрсені көрмеген жолаушыларға картаны пайдаланудың қарапайымдылығын атап көрсету үшін арнайы қолданылған. Жол жүру ақысын төлеу үшін карточкалар арнайы терминалдарға қоса беріледі, онда жол жүру ақшасы автоматты түрде шоттан есептен шығарылады.

БИЛЕТТЕУДІҢ электрондық жүйесін енгізу бойынша жобаны жүзеге асыруды әкімдік конкурстық негізде таңдаған "Алматы қ.көлік холдингі" ЖШС орындады.

ЭБ жүйесін енгізу келесі міндеттерді шешті:

- тасымалдардың басым бөлігін төлеу үшін алымды көлеңкелі айналымнан алып тастады;
- қала бюджетіне салық түсімдері артты;
- қаладағы жолаушылар тасымалы нарығының көлеміне объективті баға берді.

Өз кезегінде, бұл міндеттерді шешу қалаға ЕҚ-ның дамуына инвестиция салуға және жолаушыларды тасымалдау үшін есептік тарифті анықтауға мүмкіндік берді.

ЭБ жүйесін енгізу үшін төлем терминалдары орнатылды, оларға барлық автобустар мен троллейбустарға төлем карталарын қоса беру қажет.

Алматы қаласында Ұйымдастырылған электрондық билеттеу-бұл жолақысын төлеудің қарапайым тәсілі ғана емес-бұл тасымалдауды ұйымдастыру процесінің әртүрлі Тараптары мен көптеген адамдар қатысатын тұтас экожүйе.

Мысалы, Алматы қаласында қызмет көрсету орталықтары ("ОҢАЙ") ұйымдастырылған.) қызмет көрсетуші персонал саны 50 адам болатын көлік карталарын шығару және қайта шығару бойынша, оған қала тұрғындары күн сайын ЭБ мәселелерімен жүгіне алады.

200-ге жуық мектеп пен 140 ЖОО мен колледж оқу орындарында жауапты тұлғалармен мектеп оқушылары мен студенттердің жеңілдікті көлік карталарын алуға өтініштерді күнделікті негізде қабылдауды жүзеге асыратын бастапқы көлік карталарын өңдеу орындары ұйымдастырылды.

Әлеуметтік орталықтың аудандық бөлімдерінде. Алматы қаласын қамтамасыз ету үшін азаматтардың әлеуметтік санатына (зейнеткерлер, мүгедектер, ардагерлер және оларға теңестірілген) жеңілдік көлік карталарын алуға 8 өтініш қабылдау пункті ұйымдастырылды.

Алматы қаласының Халыққа қызмет көрсету орталықтарында Көлік холдингінің өкілдері де жұмыс істейді. Қалада таңертеңгі сағат 6:30-дан кешкі 23:00-ге дейін көлік карталарын пайдаланушыларға қызмет көрсететін Call-орталық жұмыс істейді, онда жолаушы карталар туралы сұрақпен ғана емес, жүргізушіге шағыммен де жүгіне алады және осы ақпарат тікелей тасымалдаушыға (ҚҚТ арқылы) түсетініне және назардан тыс қалмайтынына сенімді бола алады.

Азаматтарға ыңғайлы болу үшін электрондық поштаға жүгіну арқылы онлайн өтініш ұйымдастырылды, онда Көлік холдингінің өкілдері күнделікті негізде жұмысты жүзеге асырады. Instagram, Facebook, V Kontakte сияқты ашық дереккөздерге жолаушылардың өтініштеріне қызмет көрсету бөлімі ұйымдастырылды, онда пайдаланушыға қысқа мерзімде көмек көрсетіледі және сұраққа жауап беріледі.

Көлік холдингінің қолма-қол ақшасыз төлемнен мөлшерлемесі-7%, ал СМС, USSD және т.б. сияқты баламалы төлем көздерінен % мөлшерлемесі 5% құрайды.

ЭБ жүзеге асыру кезінде жеңілдікті тариф бар, ол 40 теңгені құрайды, одан Көлік холдингі оператор ретінде тек 7% ставкаға ие.

Сондай-ақ, 0 теңгені құрайтын жеңілдікті тариф бар, онда мемлекет тасымалдаушыға өтем жасайды, ал көлік холдингі өз қызметін толық көлемде жүзеге асыра отырып, бұл ретте ештеңе алмайды.

Табыстың ашықтығы-ЭБ.

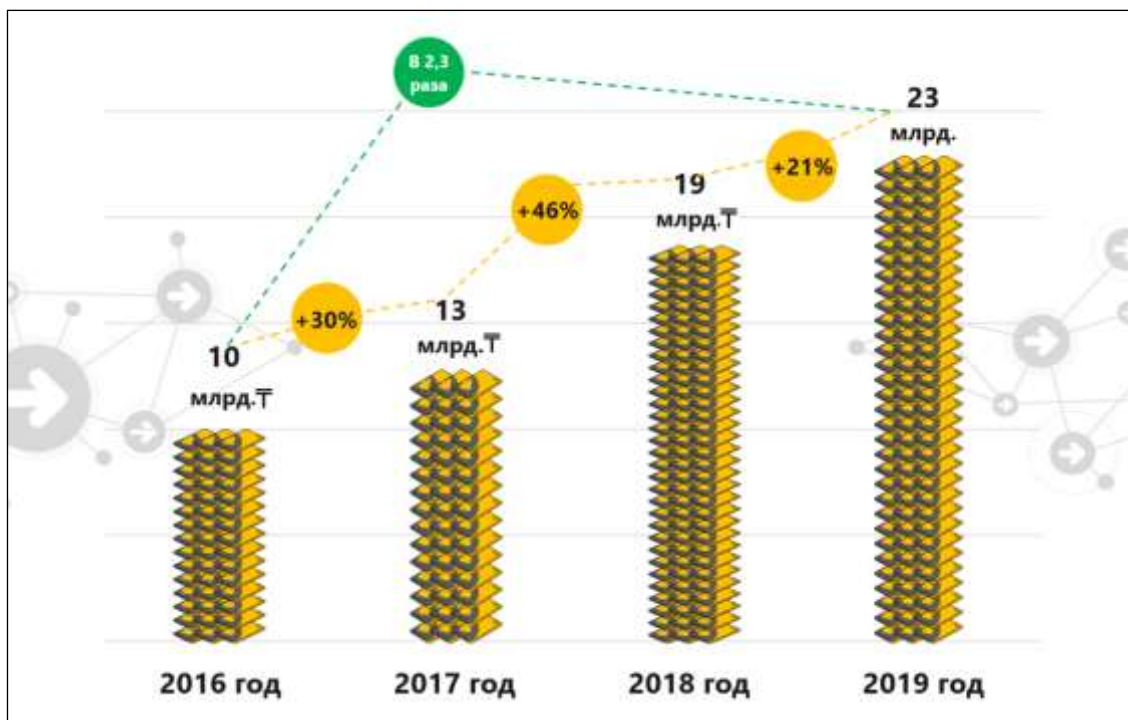
Кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету жүргізуші мен кондукторды қоспағанда, жолаушыларға ыңғайлы жол жүру үшін қолма-қол ақшасыз, электрондық төлем әдістерін енгізу есебінен жүзеге асырылады. Сондай-ақ, төлем жасаудың қолма-қол ақшасыз түрін арттыруды ынталандыратын сараланған тарифті енгізу іске асыруда маңызды рөл атқарады.

Бұл ретте өңірлерде ЭБ ұйымдастыру процесіне тасымалдаушылар кәсіпорындары мен мемлекеттік органдарды кеңінен тарту қажет, өйткені оларға электрондық билеттеуді енгізудің мәнін және одан туындайтын **міндетті субсидиялау** мен жеңілдікпен жол жүруді **өтеуді** түсіну маңызды.

Сондай-ақ, көліктегі жолаушылардың жол жүру ақысын бақылау және бақылау құралдары маңызды рөл атқарады. Бұл функцияны Алматы қаласының мысалында бақылау-тексеру басқармасы орындайды, бұл өз кезегінде процеске адам факторының (жүргізуші - кондуктор) әсерін барынша азайтады.

Т.О. Алматыда табыстың ашықтығы енгізілген "ONAY" жол жүру төлемі мен есептеудің автоматтандырылған жүйесімен қамтамасыз етіледі, бұл тасымалдау нарығының нақты, салық салынатын көлемін 2016 жылғы 10 млрд. - тан 2019 жылы 23 млрд. - қа дейін ұлғайтуға мүмкіндік берді, мұнда 97% төлемнің қолма-қол ақшасыз түрін құрайды.

20-суретте ЭБ енгізілгеннен кейінгі кірістердің динамикасы көрсетілген.



Дереккөз: "Алматы қ. Көлік холдингі" ЖШС»

Сурет 20. Алматы қаласы тасымалдаушыларының табыс динамикасы

Алматыда ЭБ іске асырудың маңызды бөлігі ЖАО-ның шарттарды, нормативтік актілерді және техникалық регламенттерді бекітуі болды, ол тараптардың ЭБ іске асыру кезіндегі құқықтарын, міндеттері мен жауапкершілігін сипаттайтын өзара байланысты құжаттар кешенін ұсынады. Тәжірибе әкімдік, ЭУ операторы және тасымалдаушылар арасында қолданылатын бекітілген құжаттардың өміршеңдігін және оларды басқа өңірлерде практикада қолдану мүмкіндігін көрсетті.

8-қосымшада қолданылатын құжаттардың үлгілері түрінде ЭУ операторының ЖАО-мен және тасымалдаушылармен регламенттері, шарттары орналастырылған.

5.5. Орталық диспетчерлік қызмет (ҚҚТ)

ЖАО Алматы қаласында субсидиялауды жұмыстың нақты көрсеткіштері және өзіне қамтуы тиіс белгілі бір шарттарды сақтау негізінде жүзеге асырады:

- Шығу және рейстер бойынша жоспарлы көрсеткіштерді орындау (қозғалыс тұрақтылығы);
- Маршрутта бекітілген шарттарды сақтау;

- Тасымалданған жолаушыларды есепке алу;
- Көрсетілетін қызметтердің сапасы.

ЭБ енгізудің арқасында осы параметрлерді есепке алу адам факторының араласуын барынша азайта отырып, толық автоматтандырылған.

Автобустар қозғалысының тұрақтылығын қамтамасыз ету, сапалы мониторинг пен реттеуді қамтамасыз ету мақсатында Алматыда қала ішіндегі және қала маңындағы маршруттардың қозғалысын бақылауға және үйлестіруге, автопарктермен келісілген іс-қимылдарды жүзеге асыруға, автобустарды уақтылы ауыстыруды және қозғалыс кестесін түзетуге мүмкіндік беретін ҚҚТ құрылды.

ҚҚТ басқаруды әкімдік конкурстық негізде таңдаған "Алматы қ.Көлік холдингі" ЖШС жүзеге асырады. Басқарудың тиімділігін қамтамасыз ету үшін нақты уақыт режимінде мониторингке арналған бағдарламалық қамтамасыз ету әзірленді. Маршруттардағы тасымалдаушылардың жұмысына талдау жүргізу, қозғалыс кестесін әзірлеу және т.б. үшін талдау және көліктік модельдеу басқармасы құрылды.

Барлық автобустар GPS-трекерлермен жабдықталған, олар да жүргізушілерге арналған борттық компьютерлер функциясын орындайды, олар осы құрылғылардың көмегімен қажет болған жағдайда ҚҚТ диспетчерлерімен байланыса алады, ақпарат алады және т. б.

ҚҚТ бағдарламалық-аппараттық кешенінің көмегімен:

- Алматы қ. жолаушылар көлігінде жұмыс істейтін жүргізуші құрамның тізілімін жүргізу;
- жүргізушінің маршрутты орындауды бұзу фактілерін тіркеу;
- жүргізушінің жылдамдық режимін бұзу фактілерін тіркеу;
- маршрутта жүргізуші жұмысының басталу және аяқталу уақытын анықтау;
- жүргізушінің дөңгелекте болу ұзақтығын белгілеу;
- диспетчерлік қызмет пен жүргізуші арасында тікелей байланысты қамтамасыз ету;
- жүргізушіге жылдамдық режимі, маршрутты орындау сапасы мен статистикасы, маршруттағы аралықтарды сақтау бойынша ақпараттық қолдау көрсету;
- ағымдағы және келесі аялдама туралы бірыңғай дауыстық хабарландыруды қамтамасыз ету;
- ЭБ жүйесінің жұмысын бақылауды жүзеге асыру.

Автобустардың қозғалыс уақытын реттеу қажет болған жағдайда түзету және әртүрлі паритеттік маршруттардың мәселелеріне жедел ден қоюды ҚҚТ жүзеге асырады.

ЖАО бекіткен қозғалыс кестесі мен кестесіне сәйкес жоспарлы рейстердің жүзеге асырылуын бақылау - ҚҚТ құзыреті. Автобус тасымалдары қозғалысының тұрақтылығы жағдайы бойынша тиісті ақпарат күн сайын ЖАО-ға беріледі.

Бүгінгі күні ҚҚТ жұмысы автобустармен кестелерді орындауды бақылау және тіркеу жоспарында жоғары деңгейде ұйымдастырылған және халыққа Көлік қызметтерінің сапасын арттыруға әсер етеді. Сонымен қатар, тасымалдаушылардың қызмет көрсету сапасын жақсарту үшін лайықты жалақы алатын автобус жүргізушісі жолаушыларды қуып шықпайтындай, ЖҚК мен кестенің сақталуын қамтамасыз ететіндей жүйелі жұмыс істеу керек.

Осыған байланысты әкімдік тарапынан Көлік комитетінің ресми ілеспе хатымен (22.02.2019 ж. №28-01-28-4/488) жолданған "жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру бойынша жергілікті атқарушы органдардың өкілдері үшін әдістемелік ұсынымдарға" жеткілікті назар аударылмағанын атап өту қажет.

Бұл құжат орталық уәкілетті органның әдістемелік көмегі ретінде процестің барлық қатысушыларының қалалық автобус тасымалдарының барлық аспектілерін ЖАО-ның ұйымдастыруы мен бақылауын егжей-тегжейлі сипаттайды. Бұл ретте ЭБ және ҚҚТ операторының қызметі жолаушылар ағыны, кірістер, шығыстар, автопарктердің кестелерді сақтауы және т. б. бойынша нақты деректерді ұсына отырып, ЖАО жұмысын айтарлықтай жеңілдетеді.

Қоғамдық көлік жұмысының сапасы ҚҚТ диспетчерлеріне ғана емес, тасымалдаушылар кәсіпорындарының басшыларына да байланысты, олар өз кезегінде жүргізуші құрамының да, маршруттарда басқару процесіне жауапты жауапты адамдардың да жұмысын ұйымдастыруы тиіс.

ҚҚТ тарапынан басқару процесін толыққанды жүргізуге теріс әсер ететін факторлар:

- 1) шығару бойынша наряд шарттарының орындалмауы – бұл қозғалыс кестесінің орындалуын бақылаудың мүмкін еместігін білдіреді;
- 2) қозғалыс кестесіне сәйкес жүргізуші құрамының жұмысының болмауы, бұл маршруттарда бекітілген жұмыс шарттарының орындалуын бақылауды жүзеге асырудың мүмкін еместігін көрсетеді;
- 3) кәсіпорындардың жылжымалы құрамын толық шығармауы;
- 4) автобустардың маршруттарға кеш шығуы (әсіресе демалыс күндері);
- 5) жүргізушілер көмекшілерін ажырату;
- 6) қозғалыс кестелерінде көзделмеген АЖС-ға түсу (таңертеңгі уақытта, күн ішінде);
- 7) куәлікке қосымшаларға сәйкес жұмыс шарттарының сақталмауы;
- 8) қозғалыс кестесіне сәйкес жұмыс шарттарының сақталмауы;
- 9) жалған рейстерді орындау;
- 10) жүргізуші құрамы мен жауапты адамдар тарапынан өзара түсіністіктің болмауы және т. б.

Автобустар қозғалысының тұрақтылығы жолаушылар автомобиль көлігінің негізгі көрсеткіштерінің бірі болып табылады және халықтың межелі жерге уақтылы жаппай жеткізілуіне және жолаушының сапарға кететін уақытының ұзақтығына тікелей әсер етеді.

Бұл жерде жоспарлы рейстердің бұзылу фактілерінің жасырынғанын және жолаушыларды тасымалдау бойынша рейстердің жоқ екенін атап өту қажет. Әсіресе, кеш рейстердің сапасы жолаушылар тарапынан көптеген наразылықтарды тудырады.

Осыған байланысты жолаушылар автокөлігінің ҚҚТ ұйымдастыру проблемаларын реттейтін НҚА әзірлеу және қабылдау бизнес пен ЖАО-ға аса қажет.

Алматы қаласының оң тәжірибесін тарату мақсатында 9-қосымшада ҚҚТ үлгі шартының жобасы келтірілген.

5.6. Автобус тасымалдарының инфрақұрылымын дамыту

Көлік жүйесінің жұмыс істеу тиімділігінің негізгі индикаторларының бірі Алматыда сағатына 22 км, ал қарбалас сағатта 19 км/сағ құрайтын орташа қозғалыс жылдамдығы болып табылады.

Көшелердің кептелу мәселесін шешу үшін мегаполис орталығында қоғамдық көлікке арналған жолақтар бөлініп, жол айрықтарының құрылысы жүріп жатыр, жаяу жүргіншілерге арналған аймақтар ұйымдастырылуда. Тұрақ аймақтарын абаттандыру жұмыстары жалғасуда. Ұсыныс сипатындағы жоба, жол қозғалысын ұйымдастырудың кешенді схемасы әзірленді. Ол қаланың көше-жол желісінің өткізу қабілетін арттырады. Жаңа схеманың енгізілуімен 2020 жылға қарай автомобильдердің орташа жылдамдығы сағатына **19-дан 25 км-ге** дейін артады.

Үлкен тасымалдау қабілеті бар заманауи жүрдек қалалық және қала маңындағы жолаушылар көлігінің инфрақұрылымы мен көлік жүйесінің қарқынды дамуы.

Кесте 23. Қазақстан қалаларының инфрақұрылымын SWOT-талдау

Күшті жақтары: – салыстырмалы түрде дамыған көлік инфрақұрылымы.	Әлсіз жақтары: – қызмет көрсету сапасының төмендігі (маршруттардың тұрақсыздығы, жылжымалы құрам мен жүргізушілердің жетіспеушілігі, сондай-ақ тасымалдау ережелерін бұзу); – кептелістер және қалаға кіретін көлік көп.
Мүмкіндіктер: – қалаға негізгі радиалды кіреберістерде автовокзалдар мен автостанциялар салу; – маршруттық карталарды/схемаларды, нақты уақыт режимінде ЕҚ кестесі бар электрондық ақпараттық таблоларды, бейнебақылау камераларын орнату.	Қауіптер: – Алматы қаласында шығарындылардың шекті рұқсат етілген нормаларынан елеулі асып кетуі; – көлік санының өсуі.

Мәселелері:

– Еңбек өтіліне қойылатын жоғары біліктілік талаптары себебінен жүргізуші құрамының жетіспеушілігі (қазіргі уақытта "D1" құқығын алу үшін 5 жыл шағын көлемді автобустарды жүргізу өтілі қажет), бұл жүргізуші құрамының тапшылығына алып келеді. Жүргізуші құрамының жетіспеушілігі автобус парктерімен жолаушыларды тасымалдау қызметтерінің сапасына әсер етеді.

Автожолдар. Ұзындығы және қамтамасыз етілуі

Қаланың Жол қоры муниципалитеттің меншігінде. 2014 жылдан бастап 2016 жылға дейін жол Қоры жылына орта есеппен 0,2% - ға өсті және 1% - ға өсті (жаңа аумақтарды қосуды қоспағанда).

Кесте 24. Алматы қаласы Жол қорының ұзақтығы

Атауы / жылдары	Өлшем бірлігі	2017	2018	2019
Автожолдардың ұзындығы	км	3 015	3 022,5	3096,8
Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы автожолдардың үлесі	%	65	70	75

Дереккөз: Алматы қаласының статистика департаменті

Автожолдардың ұзақтығын ұлғайту бойынша ағымдағы шараларға қарамастан, Алматы автожолдармен қамтамасыз етілу деңгейі бойынша және қала аумағындағы автожолдардың тығыздығы бойынша дамыған елдердің қалаларынан артта қалып отыр.

Жол жамылғысының сапасы

Автомобиль жолдарының жалпы ұзындығы 3096,8 км құрады.

Жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы автомобиль жолдарының үлесі 2017 жылы - 65%, 2018 жылы - 70%, 2019 жылы – 75%. Автомобиль жолдарының жақсы және қанағаттанарлық жағдайдағы үлесі көрсеткішінің мәніне қол жеткізу мақсатында жаңа жолдарды жөндеу және салу бойынша жұмыстар жүргізілуде.

Автожол қорының жай-күйін жақсарту мақсатында жыл сайын жаңа автожолдардың құрылысы және қолданыстағы автожолдарды жөндеу жүргізіледі. 2017 жылдан бастап 2019 жылға дейін барлығы 108,4 км жаңа жол салынды, 4,75 км магистральдық көшелер ұзартылды, 4,4 км жол күрделі жөндеуден өтті, 458,8 км жол орташа жөндеуден өтті.

Қала тұрғындары жеке автокөліктен қоғамдық көліктерге көшуі үшін соңғысы ыңғайлы және жылдам болуы керек. Жайлылық заманауи автобус паркін қамтамасыз етеді. Арнайы жолақтардың көмегімен жылдамдықты едәуір арттыруға болады.

Қала орталығын даавтомобилизациялау және веложолдарды дамыту курсы жалғасады. Қаланың орталық бөлігіне көлік жүктемесін азайту жөніндегі жұмыс және басымдықты күшейту жөніндегі жұмыс күшейтіледі.

Әкімнің баспасөз қызметінің мәліметінше, қазір Алматыда қоғамдық көлік үшін бөлінген жолақтар ұзындығы 122 шақырым болатын 12 көшеде ұйымдастырылған.

2021 жылға дейін Алматыда қоғамдық көлік үшін бөлінген 23,3 шақырым жолақ пайда болады.

ОД үшін жолдар желісінің өткізу қабілетін ұлғайту мақсатында Алматыда жүрдек автобус тасымалдары жүйесін (ағылшындық BRT – Bus Rapid Transport БРТ) құру жүргізілуде, оның шеңберінде қазіргі уақытта жалпы ұзындығы 7,7 км бірқатар көшелер (Мұстафин, Сүлейменов, Тимирязев) қайта жаңартылды.

Ұзындығы 22,4 км BRT желісінің толық дәлізі 2021 жылы іске қосылады. Жобада тек олар үшін көзделген бөлінген белдеулерден және авариялық қызметтер көлігінен кедергісіз қозғалыс көзделген.

Қазіргі қозғалысты ұйымдастыру BRT желісі бойынша көше-жол желісіне көлік жүктемесін азайтуға ықпал етеді. Жүріс бөлігінің геометриялық өлшемдеріне және жол жүрісін ұйымдастыруға елеулі өзгерістер енгізу жоспарланбайды

Жалпы ұзындығы 13,2 км бірінші BRT дәлізінің екінші кезегін (желтоқсан – Төле би – ВOAD – Құлжа трассасы бойынша "Жетісу" базарына дейін) 2021 жылы салу жоспарланып отыр, ол үшін жобалау-сметалық құжаттама әзірленуде.

BRT енгізу есебінен қозғалыс жылдамдығы екі есе дерлік артады (ЖАО мәліметтері бойынша, бұрын Тимирязев көшесімен жүру уақыты 30 минуттан астам уақытты құрады, орташа жылдамдығы 12 км/сағ. BRT енгізілгеннен кейін жол жүру уақыты 14-15 минутқа дейін қысқарды, ал күнделікті жолаушылар ағыны 40 пайызға дерлік - 145 мың адамға дейін ұлғайды.

Қазіргі уақытта бөлінген жолақ Алматы қаласының 6 көшесіне енгізілді: Абай даңғылы, Солтүстік айналым көшесі, Райымбек даңғылы, Желтоқсан көшесі, Наурызбай батыр көшесі және Төле би көшесі, жалпы ұзындығы 86 км.

Қазіргі уақытта Алматы қаласының ЖАО "2030 жылға дейінгі перспективамен 2016 – 2023 жылдар кезеңіне Алматы қаласының шағын көлік айналымы шекараларында жол жүрісін ұйымдастырудың кешенді схемасын әзірлеу" жобасын (бұдан әрі-жоба) орындауда. Аталған жобаның бағыттарының бірі бөлінген жолақтарды ескере отырып, ЕҚ дамыту, оның ішінде жолаушылар көлігі қозғалысына басымдық беру болып табылады. Жобаны орындау нәтижелері бойынша оларды іске асыру мерзімдері бар ЕҚ қозғалысы үшін дәліздер ұсынылатын болады.

Жалпы, жолаушылар көлігінің қозғалыс жолақтарын енгізу оң нәтиже береді және жолаушылар ағынын жеке көліктен қоғамдық көлікке қайта бөлуді қамтамасыз етеді.

5-бөлімге қорытындылар.

Алматы қаласының ЭБ енгізу және тасымалдаушылар шығындарын толық субсидиялау жөніндегі оң тәжірибесі өңірлердің ЖАО-ның тасымалдаушылардың қаржы-экономикалық жағдайын жақсарту жөніндегі іс-қимыл алгоритмін қалыптастыруға мүмкіндік береді.

Оған келесі элементтер кіреді:

- қалалық және қала маңындағы маршруттарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін енгізу;
- өз қызметін ЖК түрінде жүзеге асыратын және автобустардың жеке меншік иелерін тасымалдауға тартатын кәсіпорындарды көлеңкелі экономикадан шығару;
- ЖАО тасымалдаушыларының толық көлемдегі қажеттіліктен залалдарын міндетті субсидиялау;
- ЖАО тарапынан қозғалыс қауіпсіздігі мен жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жүйелі бақылауды ұйымдастыру.

6. ОЗЫҚ ӨҢІРЛІК ТӘЖІРИБЕНІ ТАРАТУ БОЙЫНША МЕМЛЕКЕТТІК ОРГАНДАР МЕН БИЗНЕС-ОРТАҒА АРНАЛҒАН ҰСЫНЫМДАР

6.1. Озық өңірлік тәжірибені тарату бойынша мемлекеттік органдарға ұсынымдар

Қазақстанда АБ, ҚҚТ енгізу және тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша жолаушылар автокөлігінің жай-күйін және озық тәжірибені талдау мемлекеттік органдар мен тасымалдаушылардың барлық өңірлерде озық тәжірибені таратуды жандандыру қажеттілігін айқындайды. Зерттеу жұмысының нәтижелері бойынша мемлекеттік органдарға ұсынымдар мынадай ережелерді қамтиды.

1) Электрондық билеттеу, кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету және орталықтандырылған диспетчерлік қызмет жұмысын ұйымдастыру бойынша жүзеге асырылады.

Орталық уәкілетті орган (ҚР ИИДМ Көлік комитеті) үшін мынадай іс-шараларды өткізу ұсынылады:

- ЖАО мәслихаттар айқындаған жолаушылардың жеңілдікті санатын автобуста жол жүру ақысын төлеудің дербестендірілген карталарымен қамтамасыз ететін ЭБ операторын конкурстық негізде таңдауға тиіс. Жол жүру үшін ақы төлеудің баламалы, инновациялық нысандарын ұсынатын ЭБ қызметтері нарығының кейінгі қатысушылары АВТОКӨЛІКТЕГІ жергілікті уәкілетті органмен келісу рәсімдерінен (тасымалдаушылармен жұмыс регламенті, тасымалданған жолаушылардың есептілік нысандары және т. б.) өткеннен кейін қызметтер көрсетеді;
- ҚҚТ ЖАО-ға бағынуға тиіс, ол өзінің жұмысын ұйымдастыру жөніндегі кәсіпорынды конкурстық негізде айқындауға тиіс. ҚҚТ белгілі бір шарттарды сақтай отырып, кәсіпорындарды субсидиялауды жүргізу үшін автобустар жұмысының нақты көрсеткіштерін бақылауды қамтамасыз етеді. Барлық автобустарды онлайн режимде қозғалысты қадағалайтын GPS трекерлермен жабдықтауға байланысты ҚҚТ басшылығын ЭБ операторына берген жөн;
- ЭБ және ҚҚТ үшін қалалық және қала маңындағы маршруттарда енгізудің бірыңғай қағидаттарын көздейтін НҚА әзірлеуді және бекітуді қамтамасыз етсін. Бұл ретте осы зерттеу жұмысында функцияларды, міндеттемелер мен жауапкершілікті сипаттай отырып, ЖАО, ЭБ операторы және тасымалдаушы арасындағы үлгілік шарттардың жобалары қарауға ұсынылады 8-қосымшада келтірілген;
- ЖАО үшін олардың орындалуын бақылауды қамтамасыз ете отырып, қалалық және қала маңындағы маршруттарда ЭБ және ҚҚТ бойынша әдістемелік ұсынымдар әзірлеу;
- қалалық және қала маңындағы маршруттарда ЭБ және ҚҚТ енгізу жөніндегі ережелерді инфрақұрылымды дамытудың 2020-2025 жылдарға арналған "Нұрлы жол" мемлекеттік бағдарламасына және көлік салаларын дамытудың 2021-2030 жылдарға арналған Кешенді жоспарына енгізу;

- ЭБ және ҚҚТ жүйесінің болуы және қамту % туралы ЖАО-ның УО алдында есеп беру ақпаратын көздеу.

Облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың, аудандардың және облыстық маңызы бар қалалардың ЖАО үшін осы бағыт бойынша 2023 жылға дейін барлық қалаларды 100% қамтуға қол жеткізе отырып, қалалық және қала маңындағы маршруттарда ЭБ және ҚҚТ енгізу жөніндегі жұмыстарды жандандыру ұсынылады. Өңірлерді дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасына ол жоқ облыстар мен қалаларда электрондық билеттендіруді енгізу жөніндегі ережені енгізу орынды деп санаймыз.

Тасымалдарды жүзеге асырудан түсетін кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету бойынша мынадай іс-шаралар жүргізу ұсынылады:

- УО қалалық және қала маңындағы маршруттарда ЭБ әлі енгізілмеген қалаларда тасымалдаушыларда билеттік-есептік жүйенің болмағаны үшін жауапкершілікті арттыру бойынша НҚА мен ӘҚБтК-ге өзгерістер енгізісін;
- ЖАО облыстық және қалалық көлік инспекциясы бөлімшелерімен бірлесіп, қалалық және қала маңындағы бағыттарда билет-есеп жүйесінің жұмыс істеуіне бақылауды күшейтсін.

2) тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша

Уәкілетті органға ұсынылады:

- реттелетін тарифтері бар маршруттардағы тасымалдаушылардың шығындарын міндетті субсидиялау бойынша ҚР заңнамасының нормаларын орындамағаны үшін ЖАО жауапкершілігін арттыру бөлігінде ҚР заңнамасына (ӘҚБтК) өзгерістер бойынша ұсыныстар әзірлеу және енгізу;
- тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау міндеттілігі туралы ЖАО-ның әдістемелік жұмысын және қызметін үйлестіруді күшейту;
- елді мекендерді жолаушылар автобустарымен қамтамасыз ету нормалары бойынша әлеуметтік стандарт әзірлеу;
- тасымалдаушылардың шығындарын міндетті субсидиялау туралы заңнама нормаларының орындалуы туралы ЖАО-ның УО алдындағы есептілігін енгізу;
- жолаушылар тасымалын дамыту жөніндегі ережелерді әзірлеу және оларды көлік салаларын дамытудың 2021-2030 жылдарға арналған Кешенді жоспарында көрсету;
- төтенше жағдай кезінде тасымалдауды шектеу кезеңінде тасымалдаушыларды қолдау жөніндегі тиісті НҚА-ға өзгерістер енгізу (мысалы, covid-19 коронавирусы пандемиясы);
- көлік саласын дамыту бағдарламаларында экологияны жақсарту және субсидиялауға бюджет қаражатын үнемдеуді қамтамасыз ететін, отын шығындарын төмендету, Жолаушылар тасымалы тарифтерін оңтайландыру мақсатында автокөлікті табиғи газды пайдалануға ауыстыру мәселелері ескерілсін.

ЖАО ұсынымдары мынадай ережелерді қамтиды:

- тарифтік комиссиялар құру бойынша іс-шаралар өткізу;
- тасымалдаушылардың шығындарын міндетті субсидиялауды ұйымдастыру бойынша іс-шаралар өткізу;
- электрондық билеттеуді жедел енгізуді қамтамасыз ету;
- автопарктердің жұмысын бақылау және жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жақсарту үшін бірыңғай орталықтандырылған диспетчерлік қызметтер құру;
- ТЖ жағдайында тасымалдауды шектеу кезеңінде әлеуметтік маңызы бар автобус маршруттарына үздіксіз қызмет көрсетуді ұйымдастыруды қамтамасыз ету үшін тасымалдаушыларға қаржылық қолдау көрсетуді ұйымдастырсын;
- жолаушылардың жеңілдікті санаттарының жол жүргені үшін өтемақыны қамтамасыз ету және реттелетін тарифі бар маршруттардағы тасымалдаушылардың залалдарын міндетті субсидиялау жөніндегі ережелерді Өңірлерді дамытудың 2020 – 2025 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасына енгізу.

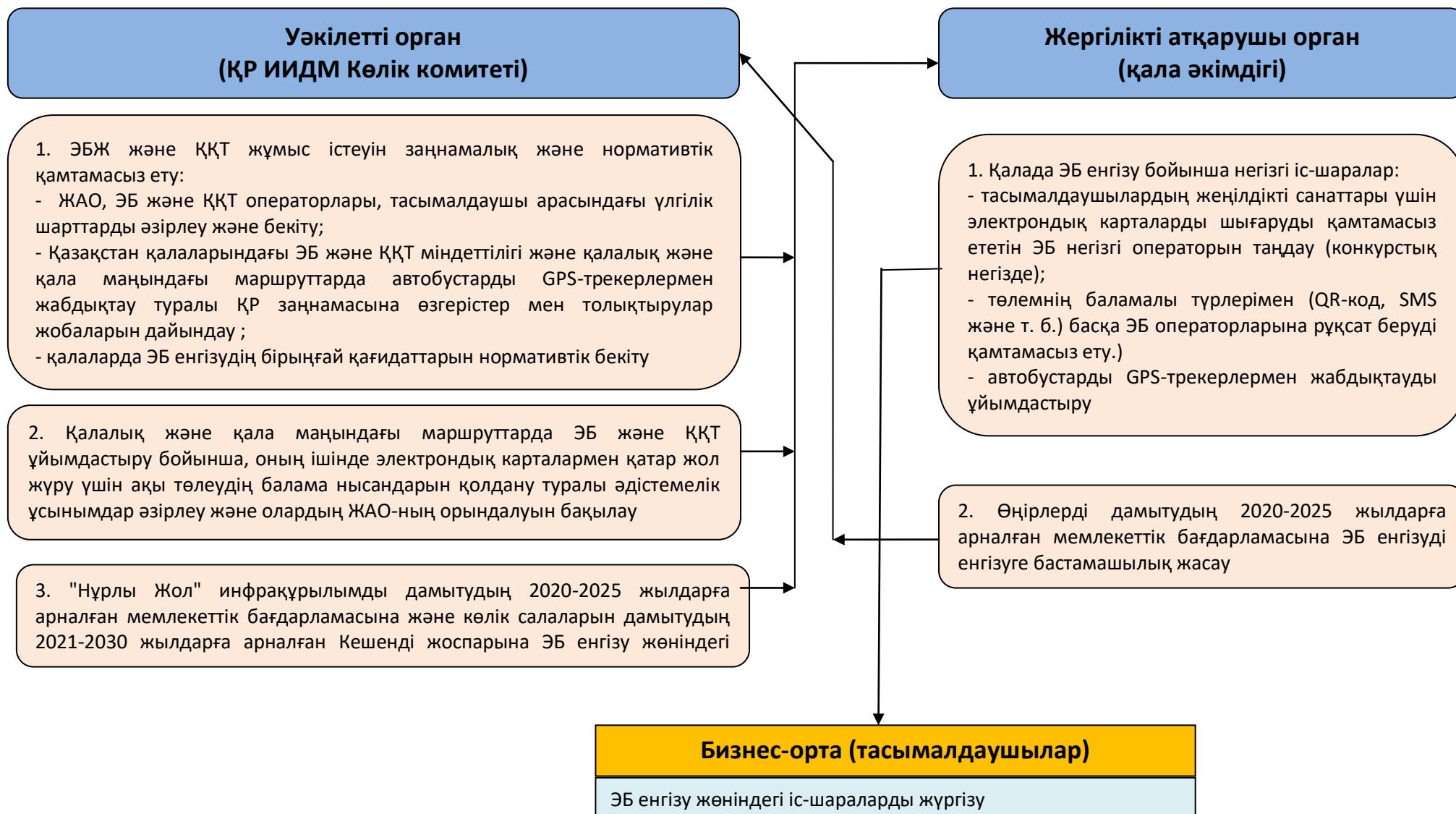
6.2. Жолаушылар көлігі автокәсіпорындарының және олардың қауымдастықтарының ұсынымдары

Жолаушылар көлігі саласының ауыр қаржы-экономикалық жағдайы жағдайында тасымалдаушылар қауымдастықтары мен автокәсіпорындарға тұрақты қатынаста осы зерттеу нәтижелері бойынша мынадай ұсынымдар ұсынылады:

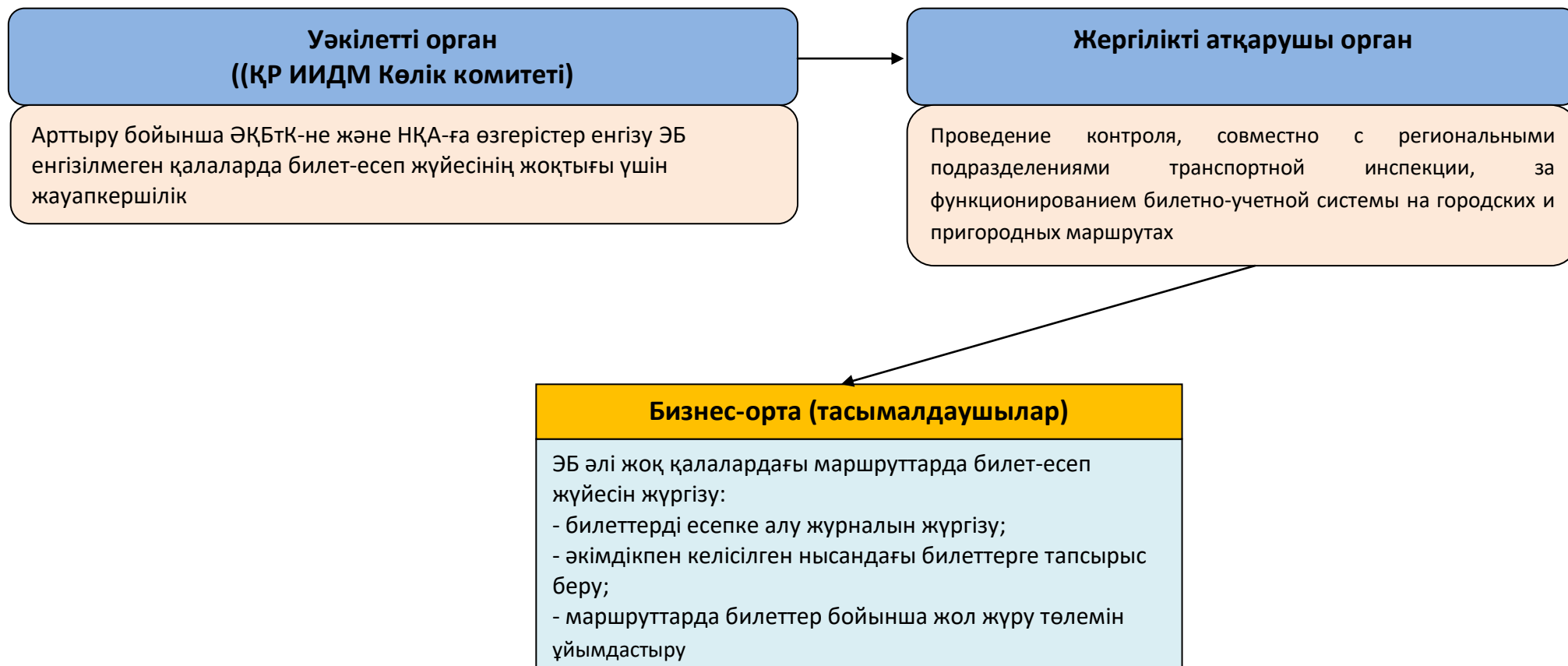
- ЖАО-мен бірлесіп жолаушылар автобусы тасымалдарын ұйымдастыруды қаржыландыру жөніндегі жұмысты жандандыру;
- ЖАО, ҚР ИИДМ КТ, "Атамекен" ҚР ҰКП өңірлік құрылымдарының жолаушылар көлігі саласының жай-күйі туралы ақпарат беру бойынша жұмысты жандандыру»;
- тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау мәселелерін шешу бойынша "Атамекен" ҰКП Өңірлік кәсіпкерлер палаталарымен белсенді ынтымақтасу;
- электрондық билеттеуді енгізуге белсенді қатысу;
- электрондық билеттеу жоқ қалаларда барлық қалалық және қала маңындағы маршруттарда билет-есеп жүйесін енгізу.

Электрондық билеттеуді енгізу, кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету және тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау бойынша мемлекеттік органдар мен бизнес-ортаға ұсынымдар 21-23-суреттерде ұсынылған.

Заңнамаға және НҚА-ға өзгерістер енгізу жөніндегі ұсынымдар 5-қосымшада келтірілген.



Сурет 21. Қазақстан қалаларында ЭБ және ҚҚТ енгізу жөніндегі іс-шаралардың Блок-схемасы



Сурет 22. Тасымалдаудан түсетін кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралардың блок-схемасы

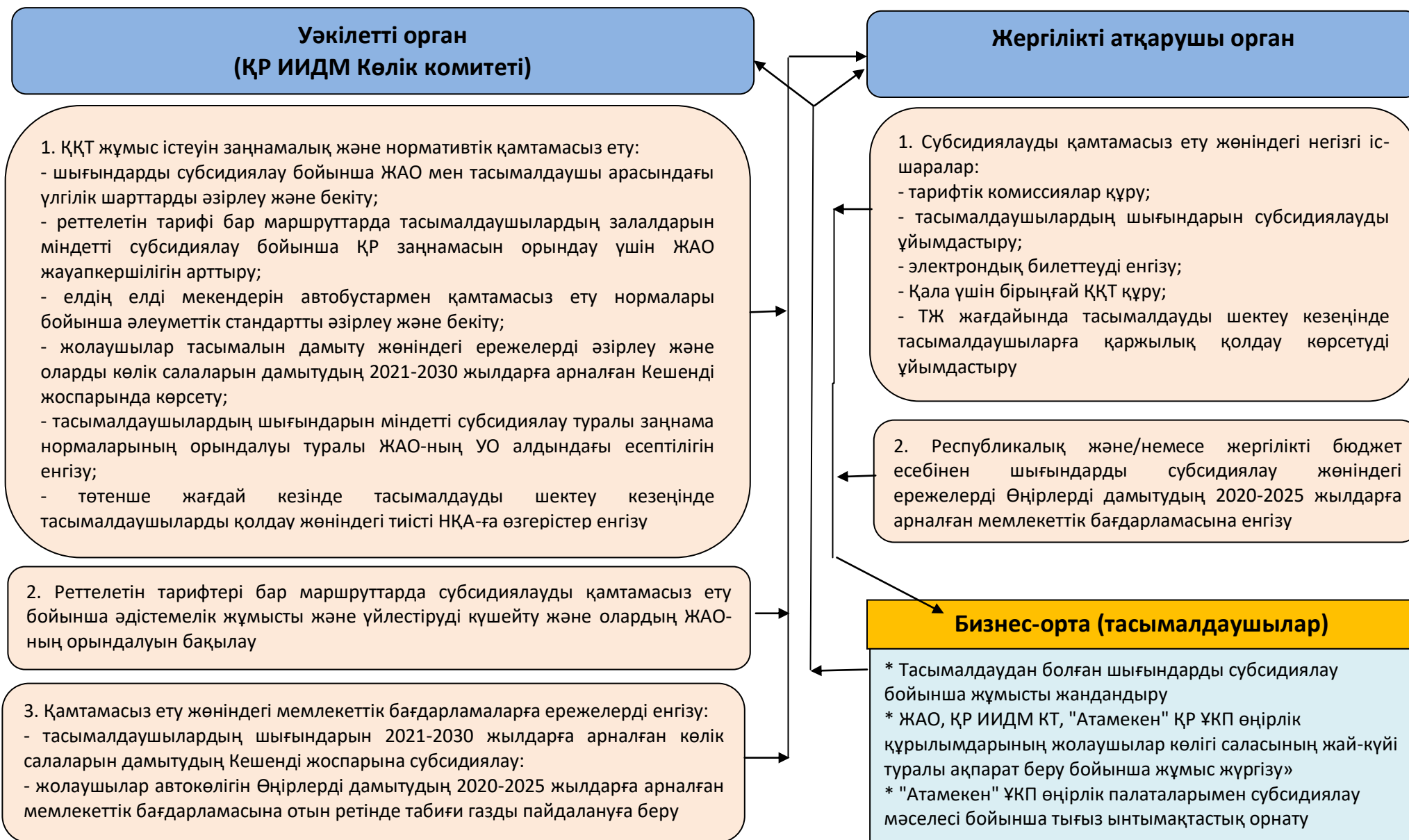


Рисунок 23. Блок-схема основных мероприятий по обеспечению субсидирования убытков перевозчиков

Қорытынды қорытындылар және жобаның жетістіктері

"Жолаушылар автомобиль тасымалдарын ұйымдастырудың табысты өңірлік тәжірибесін талдау (электрондық билеттеу, кірістердің ашықтығын қамтамасыз ету, міндетті субсидиялау), кәсіпорындар, мемлекеттік органдар үшін ұсынымдар әзірлеу және заңнамалық базаны жетілдіру" зерттеу жұмысы бойынша зерттеу нәтижелерінің **қорытынды қорытындылары** болып табылады:

- Мәслихаттардың жолаушылардың жеңілдікті санаттарының тізбесін бекітуі осы шығындарды жергілікті бюджеттен өтеумен қатар жүруі тиіс;
- Субсидиялау болмаған жағдайда еліміздің барлық өңірлерінде тұрақты маршруттарда жолаушылар автотасымалдарының айтарлықтай шығындылығы, паркті жаңартудың және жүргізушілер мен жөндеу жұмысшыларының еңбегіне лайықты ақы төлеуді қамтамасыз етудің мүмкін еместігі байқалады;
- 2020 жылға дейін еліміздің барлық өңірлерінде тасымалдаушылардың шығындарын толық субсидиялау іс жүзінде болған жоқ. Бұл ретте бірқатар өңірлер өтемақылар мен субсидиялар бойынша төлемдерді мүлдем жүзеге асырмаған;
- Тарифтерді есептеуден едәуір төмен белгілеу және субсидиялаудың тиісті көлемдерінің болмауы салдарынан бірқатар жылдар ішінде жолаушыларды автомобильмен тасымалдау тасымалдау қауіпсіздігінің алдын алу, паркті жаңарту және білікті жүргізушілердің болуы бойынша тозу белдеуіне түсті;
- Жолаушылар тасымалы саласындағы жосықсыз бәсекелестік;
- Көлеңкелі экономика, жолаушыларды заңсыз тасымалдау;
- ЖАО-ның тасымалдаушылар шығындарын субсидиялау жөніндегі міндеттемелерді орындау бөлігінде заңнама нормаларын орындамауы;
- "Д" санатындағы жүргізушілердің айтарлықтай тапшылығы»;
- * Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, жұмысты ұйымдастыру шығындарының едәуір бөлігі әлеуметтік, экономикалық және экологиялық себептер бойынша жергілікті немесе орталық бюджет есебінен жабылады. Дамыған елдерде бюджеттен тасымалдау шығындарын жабу үлесі 35% - дан 100% - ға дейін құрайды%;
- Зерттеу материалдарына сәйкес, COVID-19 коронавирус пандемиясының операторлардың қызметіне теріс әсері байқалды. Үкіметтер тасымалдарды жүзеге асыруға арналған қаражаттың ағымдағы тапшылығын жою үшін тасымалдаушыларды қысқа мерзімді қолдау жөнінде шаралар қабылдауда;
- Жолаушылар автотасымалдарын мемлекеттік реттеуді талдау мемлекеттік функциялардың бір бөлігін өзін-өзі реттеу қағидаттарына ауыстыру қажеттілігін көрсетеді;

- ЭБ енгізу және тасымалдаушылар шығындарын толық субсидиялау бойынша Алматы қаласының оң тәжірибесі өңірлердің ЖАО-ның тасымалдаушылардың қаржылық-экономикалық жағдайын жақсарту жөніндегі іс-қимыл алгоритмін қалыптастыруға мүмкіндік береді. Оған келесі элементтер кіреді:
 - қалалық және қала маңындағы маршруттарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін енгізу;
 - өз қызметін ЖК түрінде жүзеге асыратын және автобустардың жеке меншік иелерін тасымалдауға тартатын кәсіпорындарды көлеңкелі экономикадан шығару;
 - ЖАО тасымалдаушыларының толық көлемдегі қажеттіліктен залалдарын міндетті субсидиялау;
 - ЖАО тарапынан қозғалыс қауіпсіздігі мен жолаушыларға қызмет көрсету сапасын жүйелі бақылауды ұйымдастыру.

Жобаның жетістіктері:

- электрондық билеттеу және орталықтандырылған диспетчерлік қызмет бойынша жергілікті атқарушы органдар мен бизнеске ұсынылатын, қалалық және қала маңындағы жолаушылар автобусын тасымалдауды ұйымдастырудың барлық аспектілерін реттейтін шарттардың жобалары;
- Қазақстан тасымалдаушыларының қаржылық-экономикалық жағдайын талдау нәтижелері бойынша реттелетін тарифі бар маршруттарда автокөлікпен жолаушылар тасымалын жүзеге асырудың шығындылығы атап өтілді және тасымалдаушылардың шығындарын толық субсидиялаудың барлық жерде жоқтығы атап өтілді (Алматы қ. басқа);
- тасымалдаудан түсетін табыс жеткіліксіздігінің тасымалдау қауіпсіздігі мен сапасына, білікті жүргізушілердің тапшылығына теріс әсері көрсетілді;
- дамыған елдер мысалында жолаушылар тасымалының тиімділігін қамтамасыз ету бойынша халықаралық тәжірибе келтірілген;
- жолаушылар тасымалын өзін-өзі реттеу қағидаттарына және оның негізгі ережелеріне көшіру қажеттілігі келтірілді;
- Алматы қаласының электрондық билеттеуді енгізу, тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялау, орталық диспетчерлік қызметті ұйымдастыру, жолаушылар тасымалдаушылары қауымдастығының қалалық әкімдікпен өзара іс-қимылы және жолаушылар тасымалы инфрақұрылымы бойынша озық тәжірибесі келтірілген;
- жолаушылар автокөлігінің проблемаларын шешу үшін заңнамаға және НҚА-ға өзгерістер енгізу бойынша ұсыныстар берілді;
- зерттеу нәтижелері бойынша УО, ЖАО және бизнес-орта үшін ұсынымдар әзірленді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. ҚР Ұлттық статистика бюросының ресми интернет порталы <http://www.stat.gov.kz>.
2. ҚР ИИДМ Көлік комитетінің ақпараты.
3. "Алматы қаласы Жолаушылар тасымалы кәсіпорындарының қауымдастығы"ЗТБ ақпараты.
4. "Жолаушыларды автобуспен (қалалық, қала маңындағы, қалааралық, облысаралық, ауданаралық және халықаралық) тасымалдауды дамытудың кешенді шараларын және тасымалдаушылар мен жергілікті атқарушы органдардың өкілдері үшін жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі әдістемелік ұсынымдарды әзірлеу" зерттеу жұмысының есебі - Қазақстан автокөлікшілер Одағы, 2018 ж.
5. 2017 жылғы 16 қарашада Гуидо Бруггеман – Алматы "Қазақстандағы қалалық қоғамдық көлікті дамыту" БҰҰДБ жобасының бас техникалық кеңесшісінің "саясат пен ұсынымға шолу" есебі.
6. Халықаралық қоғамдық көлік одағының (UITP) зерттеуі: "қоғамдық көлік секторы үшін экономикалық және қаржылық салдары – зерттеу нәтижелері" - 17.06.2020 ж.
7. Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексі 2015 жылғы 29 қазандағы № 375-V ҚРЗ.
8. "Автомобиль көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі № 476-II Заңы
9. Жолаушылар мен багажды автомобиль көлігімен тасымалдау қағидалары. – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығымен бекітілген.
10. Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесі. - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 16 қарашадағы № 7297 бұйрығымен бекітілген.
11. Әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың шығындарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидалары. – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 25 тамыздағы № 883 бұйрығымен бекітілген.
12. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастырудың үлгі шарты. – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 26 наурыздағы № 348 бұйрығымен бекітілген.

ҚОСЫМШАЛАР

ЗЖ-5 есебіне 1-қосымша

**"Бекітемін»
Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі
Бірінші Орынбасары**

_____ **А. Ұ. Мамин**
_____ **2018 жыл**

**Кешенді бағдарлама (жол картасы)
автобус тасымалдарын дамыту бойынша
2018 – 2020 жылдарға арналған**

№ р/б	Іс-шараның атауы	Жауаптылар	Аяқтау нысаны	Орындау мерзімі	Қаржылан- дыру
1	2	3	4	5	6
Автобус маршруттарын тариф белгілеу және субсидиялау					
1.	Автомобиль көлігі туралы заңнамаға сәйкес жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауға тарифтер белгілеу	Облыстардың, Астана және Алматы қалалардың әкімдіктер	Әкімдіктің қаулысы	Тұрақты	Талап етілмейді
2.	Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдаудағы тасымалдаушылардың залалдарын толық субсидиялауды қамтамасыз ету	Облыстардың, Астана және Алматы қалалардың әкімдіктер, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Мәслихаттардың қаулысы	Жыл сайын	Жергілікті бюджет
3.	Жолаушыларды және багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауға тасымалдаушылардың	ИДМ, ҰЭМ, ҚАРЖЫМИНИ,	Қазақстан		

	залалдарын субсидиялау үшін облыстардың, Астана және Алматы қалаларының әкімдіктеріне республикалық бюджеттен нысаналы трансферттер бөлу мәселесін пысықтау	облыстардың, Астана және Алматы қалалардың әкімдіктер, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Республикасының Үкіметіне ұсыныс	2018 год	Талап етілмейді
Автобустарды жаңарту шаралары					
4.	Отандық өндірушілердің дамуын ескере отырып, жолаушылар мен багажды тасымалдау жөніндегі тұрақты маршруттарда автобустарды жаңарту тетігін әзірлеу: – ұзақ мерзімді лизингтік қаржыландыру операторы ретінде "ҚДБ-Лизинг" АҚ арқылы автобустармен жолаушылар тасымалын ұйымдастырумен және/немесе қызметтер көрсетумен айналысатын кәсіпорындарға жылдық 7% шарттарымен жеңілдікті лизингтік қаржыландыруды ұсыну - лизинг алушы үшін, бастапқы жарнасы 15% - дан бастап, 7 жыл мерзімге; - отандық автобус өндірушілерді қолдау шеңберінде бюджеттік кредит бойынша автобустарды лизингке өткізу бойынша республикалық бюджеттен 2018 жылы 10 млрд. теңге мөлшерінде қаражат бөлуді пысықтау; - күрделі тозуды қысқарту мақсатында 2019 жылы 35 млрд. теңге мөлшерінде, 2020 жылы 35 млрд. теңге мөлшерінде және 2021 жылы отандық автобус өндірушілерді қолдау шеңберінде автобустарды лизингке өткізу бойынша республикалық бюджеттен 35 млрд. теңге мөлшерінде қаражат бөлуді пысықтау: 1. 2019 жылы – квазимемлекеттік сектор	ИДМ, ҰЭМ, ҚАРЖЫМИНИ «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша), Бәйтерек " ҰБХ " АҚ» (келісім бойынша)	Бағдарлама	2018-2025 жылдар	Талап етілмейді

	субъектісінің жарғылық капиталын толықтыру тетігі арқылы ("ҚДБ" АҚ және "Бәйтерек" ҰБХ "АҚ арқылы "ҚДБ-Лизинг" АҚ жарғылық капиталын толықтыру»); 2. 2020-2021 жылдары – "ҚДБ-Лизинг" АҚ бюджеттік кредит беру тетігі арқылы 35 млрд. теңгеден»; -қаржы қаражатын қайтаруды қамтамасыз ету бойынша кепілдіктер, оның ішінде "ҚДБ-Лизинг" АҚ мен ЖАО арасында жобаны қолдау туралы келісім жасасу арқылы				
5.	Отандық өндіріс автобустарына техникалық қызмет көрсету мен жөндеудің фирмалық өңірлік орталықтарының желісін құру жөніндегі мәселені пысықтау	Облыстардың, Астана және Алматы қаладардың әкімдіктер, ИДМ, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2019-2019 жылдары	Талап етілмейді
Заңнаманы жетілдіру					
6.	Жолаушылар мен багажды автобуспен тасымалдауды регламенттейтін нормативтік құқықтық актілерді: - жолаушыларды электрондық билеттеу жүйесін дамыту; - жолаушыларды электрондық билеттендіру жүйесі операторларының жауапкершілігі мен міндеттемелерін анықтау; -тариф белгілеу әдістемесін және әлеуметтік маңызы бар маршруттарды субсидиялау тетіктерін жетілдіру; - үлгілік шартта тұрақты автобус маршруттарын ұйымдастырушылар мен тасымалдаушылардың жауапкершілігін нақтылау; - пайдалану мерзімі бойынша қалааралық және	ИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, облыстардың, Астана және Алматы қаладардың әкімдіктер, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Нормативтік құқықтық актілер	2019-2019 жылдары	Талап етілмейді

	халықаралық тұрақты қатынастарда автобустарды пайдалануды кезең-кезеңмен шектеу; - адамдар көп жиналатын жерлерде (вокзал маңындағы алаңдар, базарлар, сауда-ойын-сауық орталықтарының жанында) автобустарға, шағын автобустарға және жеңіл автомобильдерге жолаушылар жинауға тыйым салу); - Жеке тұлғаларға м3 санатындағы (габариттік ұзындығы 10.5 м асатын, салмағы 5 т асатын) үлкен сыныпты автобустарды тіркеуге тыйым салу ; ; - әрбір автобуста тұрақты емес тасымалдар қызметін жүзеге асыру үшін лицензиясы бар тасымалдаушының көлік құралына ресімделетін лицензиялық карточканың болуы (автобустың мемлекеттік тіркеу нөмірін және қолданылу мерзімін көрсете отырып) міндетті				
Жолаушылар тасымалы саласындағы қызметтерді автоматтандыруды дамыту					
7.	Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу тәртібін автоматтандыру	ИДМ, АКМ, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Іске қосу жүйесі	2018-2019 жылдары	ИДМ (көзделген қаражат шеңберінде)
8.	Жолаушылар мен багажды қалалық (қала маңындағы) республикаішілік тұрақты тасымалдауға конкурстар өткізу рәсімдерін автоматтандыру мүмкіндігін қарау	ИДМ, АКМ, ЖАО, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	НҚА-ға өзгерістер енгізу	2018-2019 жылдары	ИДМ (көзделген қаражат шеңберінде)
9.	Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдаудың қалалық (қала маңындағы) маршруттарында жолаушыларды электрондық билеттендіру жүйесін, сондай-ақ жолаушылардың Автоматты есептеуіштерін	Облыстардың, Астана және Алматы қалалардың әкімдіктер, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Жүйенің жұмыс істеуі	2018-2020 жылдары	Талап етілмейді

	енгізу				
Автотасымалдау саласының тиімді жұмыс істеуіне жағдай жасауға арналған шаралар					
10.	Орталық және жергілікті атқарушы органдарда бекітілген штат саны шегінде автомобиль көлігі саласында дербес құрылымдық бөлімше құру жөніндегі мәселені қарау	ИДМ, Облыстардың, Астана және Алматы қаладардың әкімдіктер, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	ҚР ИДМ бұйрығы, Облыстар, Астана және Алматы қалалары әкімдіктерінің қаулылары	2018 жыл	Талап етілмейді
11.	Халықаралық тәжірибе негізінде заңсыз жолаушылар тасымалын жою жөнінде ұсыныстар енгізу	ИДМ, ІІМ, ҰЭМ, Атамекен "ҰКП" (келісім бойынша)	Предложение в Правительство Республики Казахстан	ІІІ квартал	Талап етілмейді
12.	Қалалық маршруттық желілерге талдау жүргізу және оны одан әрі оңтайландыру	Облыстардың, Астана және Алматы қаладардың әкімдіктер	ИДМ-ге ақпарат	2018 жыл	Талап етілмейді
13.	Қажеттілігіне қарай автобустарды сатып алу бойынша жергілікті атқарушы органдардың жанынан бірыңғай оператор құру. Бағдарлама бойынша тұтынушы тасымалдаушылар және ЖАО жанындағы бірыңғай операторлар болады	ИДМ, ҰЭМ, Қаржымині, ЖАО, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Қазақстан Республикасының Үкіметіне ақпарат	2018 жыл	Талап етілмейді
Тұрақты емес автобус тасымалдарын одан әрі реттеу					
14.	Міндетті техникалық байқаудың бірыңғай ақпараттық жүйесін Жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы ішкі істер органдарының ақпараттық жүйелерімен интеграциялау мүмкіндігін қарау	МИР, МВД	Информация в Правительство Республики Казахстан	2018-2019 жылдар	Талап етілмейді
15.	Пайдалану мерзімі 15 жылдан астам автобустарды міндетті техникалық байқау талаптарын күшейту	ИДМ, ІІМ, ҰЭМ, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	ҚР ИДМ бұйрығы	2018 жыл	Талап етілмейді
16.	Құқық бұзушылық жасау құралының заты ретінде автокөлік құралдарын тәркілеуге дейін	ИДМ,			

жүйелі негізде бұзушылыққа жол беретін жолаушылар мен багажды тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушылардың жауапкершілігін қатаңдату жөнінде жұмыс жүргізу	ІІМ, ҰЭМ, «Атамекен» ҰКП (келісім бойынша)	Занды қабылдау	2018 жыл	Талап етілмейді
--	--	----------------	----------	-----------------

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ИДМ – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі;

ҰЭМ – Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі;

Қаржымині – Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі;

ІІМ – Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі;

АКМ – Қазақстан Республикасы Ақпарат және коммуникациялар министрлігі;

«Атамекен» ҰКП – Қазақстан Республикасының Ұлттық Кәсіпкерлер Палатасы.

Жоба

Бекітілген
Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрдің өкімімен
_____ 2020 года № _____

**Қазақстан Республикасында автомобиль көлігінде қалалық
жолаушылар тасымалын дамыту жөніндегі шаралар кешені**

№ р/б	Іс-шараның атауы	Жауаптылар	Аяқтау нысаны	Орындау мерзімі	Қаржылан- дыру
1	2	3	4	5	6
1.	ҚР ККМ 2011 жылғы 13 қазандағы № 614 бұйрығымен бекітілген Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесіне сәйкес қалалық тасымалдар маршруттары бойынша жол жүру тарифтерін қайта қарау	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Әкімдіктің қаулысы	2020 жылдың соңына дейін және қажеттілігіне қарай	Талап етілмейді
2.	Әлеуметтік маңызы бар қалалық маршруттардың тізбесін айқындау	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Мәслихат шешімі	2020 жылдың соңына дейін және қажеттілігіне қарай	Талап етілмейді
3.	Барлық әлеуметтік маңызы бар қалалық маршруттарды субсидиялаудың қажетті көлемін анықтау	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының	Әкімдіктің қаулысы	2020 жылдың соңына дейін және одан әрі жыл	Талап етілмейді

		әкімдіктері		сайын	
4.	Әлеуметтік маңызы бар қалалық маршруттарды 2020 жылға және жыл сайынғы негізде толық субсидиялау үшін қаражат бөлуді қамтамасыз ету	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Мәслихат шешімі	2020 жылдың соңына дейін және одан әрі жыл сайын	Жергілікті бюджет
5.	Автобустар қозғалысының схемалары мен кестелерін өзектендіруді қоса алғанда, қалалық маршруттық желілерді оңтайландыруды жүргізу	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Шарт жасасу	2020 жылдың соңына дейін және қажеттілігіне қарай	Жергілікті бюджет
6.	Қозғалтқыштардың жұмыс көлемі 2 500 см ³ -тен 10 000 см ³ -ке дейін м ³ санатындағы автобустар үшін, қалалық маршруттар үшін кәдеге жарату алымының коэффициентін төмендету	ИИДМ, ЭГТРМ, "Атамекен" ҰКП» (келісім бойынша)	ҚР ЭМ 2015 жылғы 25 желтоқсандағы № 762 бұйрығына өзгерістер енгізу	2020 жылдың соңына дейін	Талап етілмейді
7.	Аумақтарды дамыту бағдарламасына әлеуметтік маңызы бар қалалық маршруттарды субсидиялауды қамтамасыз ету жөніндегі нысаналы индикаторды енгізу	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Мәслихат шешімі	2020 жылдың соңына дейін	Талап етілмейді
8.	Республикалық және облыстық маңызы бар қалалардағы қалалық маршруттарда жолаушылардың жол жүруіне ақы төлеудің электрондық жүйесін енгізу	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Шарт жасасу	2020-2021 жылдар	Жергілікті бюджет
9.	Қалалық маршруттарда жолаушыларға электрондық билеттеуді енгізу мәселелері бойынша заңнамалық талаптар белгілеу, атап айтқанда: - жол ақысын төлеу бойынша карточкаларды толтыру және беру үшін қажетті терминалдар санын қамтамасыз ету; - электрондық билеттеу жүйесі операторларының жауапкершілігі мен міндеттемелерін анықтау; - электрондық билеттеу жүйелеріне	ИИДМ, ҰЭМ Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері Атамекен "ҰКП» (келісім бойынша)	Тұжырымдамасы	2020-2021 жылдар	Талап етілмейді

	(бағдарламалық қамтамасыз етулерге) қойылатын негізгі талаптар				
10.	Әкімшілік-аумақтық бірлік шегінде қалалық маршруттарда іске қосылған автобустарды диспетчерлік сүйемелдеудің бірыңғай электрондық жүйесін құру	Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері	Қабылдау актісі	2020-2021 жылдар	Жергілікті бюджет
11.	"Автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңына қайта қарау бөлігінде өзгерістер мен толықтырулар енгізу: - әлеуметтік маңызы бар қалалық (ауылдық), қала маңындағы және ауданішілік қатынастардың тізбесін айқындау бөлігінде аудандардың, облыстық маңызы бар қалалардың жергілікті өкілді органдарының құзыреті; - автобустарды диспетчерлік сүйемелдеуді ұйымдастыру тәртібі; - әлеуметтік маңызы бар маршруттарды субсидиялау бойынша жергілікті атқарушы органдардың жауапкершілігі; - автовокзалдар мен автостанцияларды дамыту мәселелері; - қалалық маршруттардағы автобустарға, олардың халықтың қауқары аз топтары үшін қолжетімділігі мәселелері бойынша қойылатын талаптар; - автобус маршруттарына қызмет көрсету құқығына конкурстық талаптар; - жолаушыларды автобустармен тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері	ИИДМ, ІІМ, ҰЭМ, ҚАРЖЫМИНІ, Еңбекмині Облыстардың, Нұр-сұлтан, Алматы және Шымкент қалаларының әкімдіктері Атамекен "ҰКП» (келісім бойынша)	Тұжырымдамасы	2020-2021 жылдар	Талап етілмейді
12.	Тұрақты автобус маршруттарында жол жүру тарифін есептеу үшін автоматтандырылған жүйені енгізу	ИИДМ, ЦДИАӨМ Атамекен "ҰКП» (келісім бойынша)	Қабылдау актісі	2020-2021 жылдар	Бөлінетін қаражат шеңберінде
13.	Мемлекеттің қатысуымен автобус	ИИДМ, ҰЭМ,	Тұжырымдамасы	2020-2021 жылдар	Талап

	кәсіпорындарын құруға тыйым салу белгіленсін	Атамекен "ҰКП» (келісім бойынша)			етілмейді
14.	Акцияларының 50% - дан астамы мемлекетке тиесілі заңды тұлғалар және олармен үлестес тұлғалар жүзеге асыратын қызмет түрлерінің тізбесінен" автобус тасымалдары " алып тасталсын	ҰЭМ, ИИДМ, Атамекен "ҰКП» (келісім бойынша)	Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 28 желтоқсандағы № 1095 қаулысына өзгерістер енгізу	2020 жылдың соңына дейін	Талап етілмейді

Аббревиатуралардың толық жазылуы:

ИИДМ-Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі

ІІМ-Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрлігі

Қаржымині-Қазақстан Республикасының Қаржы министрлігі

ҰЭМ-Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика министрлігі

ЭГТРМ-Қазақстан Республикасының экология, геология және табиғи ресурстар министрлігі

ЦДИАӨМ-Қазақстан Республикасының цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігі

Еңбекмині-Қазақстан Республикасының Еңбек және халықты әлеуметтік қорғау министрлігі

Алматы қаласы әкімдігінің 2020 жылғы 20 наурыздағы № 1/79 қаулысы

*Алматы қаласының Әділет департаментінде тіркелген
2020 жылғы 20 наурыздағы № 1613*

Алматы қаласында жолаушыларды әлеуметтік маңызы бар тұрақты тасымалдауға тарифтерді белгілеу туралы

Автомобиль көлігі туралы Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі Заңының 19-бабының 4-тармағына сәйкес Алматы қаласының әкімдігі **ҚАУЛЫ ЕТЕДІ::**

1. Алматы қаласында жолаушыларды әлеуметтік маңызы бар тұрақты тасымалдауға арналған тарифтер осы қаулының 1-қосымшасына сәйкес белгіленсін.

2. Осы қаулыға 2-қосымшаға сәйкес Алматы қаласы әкімдігінің кейбір қаулыларының күші жойылды деп танылсын.

3. Алматы қаласының қалалық ұтқырлық басқармасы Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген тәртіппен осы қаулының әділет органдарында мемлекеттік тіркелуін, кейіннен мерзімді баспасөз басылымдарында ресми жариялануын және интернет-ресурста орналастырылуын қамтамасыз етсін.

4. Осы қаулының орындалуын бақылау Алматы қаласы әкімінің бірінші орынбасары Е. Т. Қожағапановқа жүктелсін.

5. Осы қаулы алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі және таратылады

Алматы қаласында жолаушыларды әлеуметтік маңызы бар тұрақты тасымалдау тарифтері

Алматы қаласында жолаушыларды әлеуметтік маңызы бар тұрақты тасымалдауға келесі тарифтер белгіленсін:

№ р/б	Маршрут нөмірі	Бағыттың атауы	1 жолаушыға арналған Тариф
1	1	Остроумов көшесі 2-ші - Алматы 1 Теміржол вокзалы	228
2	2	Алматы і Теміржол вокзалы – Горный Гигант шағын ауданы	126
3	3	Орбита шағын ауданы-әуежай (түнгі экспресс)	1470
4	4	мектеп-Қарағайлы шағын ауданы-Думан шағын ауданы	160
5	5	Қалдаяқов көшесі-Жібек жолы даңғылы-Ақ төбе кенті	104
6	5а	Қалдаяқов көшесі-Жібек жолы даңғылы-Ұлы Отан соғысының госпитал	146
7	5б	Қалдаяқов көшесі-Жібек жолы даңғылы-"Ақ қайың" шипажайы»	135
8	5в	Березовая роцца-Достық даңғылы-Оспанов	354
9	7	Балабақша-зерделі шағын ауданы - "Рахат" кондитерлік фабрикасы»	160
10	8	Жас Қанат" шағынауданы – "Райымбек" метро станциясы»	195
11	10	станция метро "Райымбек" – әуежай Боралдай	237
12	11	Думан шағын ауданы – Абай кенті (Абай саяжайлары)	156
13	12	"Қазақстан" қонақ үйі – "Медеу"мұз айдыны	158
14	13	мәдениет және демалыс Саябағы –көпір І Алматы темір жол вокзалы	194
15	14	ағын ауданы Дария – жилой комплекс "Асыл Арман"	232
16	15	Нұрлытау ықшам ауданы – рынок "Барлық"	175
17	16	жилой комплекс "Асыл Арман" мәдениет және демалыс Паркі	101
18	17	Думан шағын ауданы – микрорайон Айнабулак-3	155
19	18	Жеңіс көшесі – Саин көшесі – Торайғыров көшесі	183
20	19	шағын ауданы Нұркент – Қазақфильм шағын ауданы	208
21	20	Думан шағын ауданы – Қарасу ықшамауданы	260
22	21	Станиславский көшесі – микрорайон Кок-Тобе	275
23	22	Мақатаев көшесі – нарық Барлық	216
24	23	шағын аудан Орынтай – поселок Кыргаулды	171
25	25	Саялы шағын ауданы-2 – Құрманғазы көшесі	278
26	26	қалалық ауруханасы № 7 – Экологиялық пост	114
27	27	шағын ауданы Жас Қанат шағын ауданы, Жайлау	267

28	28	Орбита-2, Және 4 – су электр станциясы-2	228
29	29	Остроумов көшесі 2-ші – Бутаковка кенті	143
30	30	железнодорожный вокзал Алматы I – Алатау совхозы	119
31	31	Қазақфильм шағын ауданы – рынок "Барлық"	147
32	32	автостанция "Арман" шағын ауданы – Жұлдыз	147
33	34	железнодорожный вокзал Алматы I – Қожабеков көшесі	110
34	36	Маяк кенті – железнодорожный вокзал Алматы I	188
35	37	шағын ауданы, Мамыр – сауда үйі "Магнум"	210
36	38	Әл-Фараби даңғылы – Шығыс айналма алматы жол – Саин көшесі	138
37	40	Гончаров көшесі – Мақатаев көшесі	130
38	41	Көкжиек шағын ауданы – шағын аудан Нуршашкан	234
39	42	Құрылыс комбинаты – Қонаев көшесі	191
40	44	әкімшілік орталығы Наурызбай ауданы – Орталық стадион	184
41	45	микрорайон Шанырақ – микрорайон Самал	98
42	46	көшесі Бидайық – железнодорожный вокзал Алматы I	326
43	47	Остроумов көшесі 2-мен – рынок "Барлық"	133
44	48	" халыққа қызмет көрсету Орталығы – Таулы қырат шағын ауданы	212
45	50	шағын ауданы Айша Бибі шағын ауданы Ақжар	141
46	51	кондитерская фабрика "Рахат" шағын ауданы – Жұлдыз Новостройка	139
47	52	6-шы градокомплекс – поселок Кыргалды	170
48	54	Крылов көшесі тұрғын үй кешені "Сұлтан" (кенті, Тұздыбастау)	259
49	56	дәріхана – микрорайон Дорожник шағын ауданы Қазақфильм	144
50	57	Саялы шағын ауданы-2 – Республика Сарайы	195
51	59	Саин көшесі – Орбита-3 ықшам ауданы – базар "Жетісу"	117
52	60	Қалдаяқов көшесі – саяжай Кең саңылау	194
53	62	көшесіне Хан Тәңірі-Қазығұрт – 12-ші қалалық аурухана	213
54	63	автостанция" Арман – Қонаев көшесі	122
55	65	Ақсай-3б шағын ауданы – Думан	126
56	66	көшелер Төле би мен Яссауи – парк 28 гвардияшы-панфиловшылар	178
57	67	рынок "Барлық" шағын ауданы Қазақфильм	147
58	68	сауда үйі "Есентай молл" – Алматы көшесі,	200
59	69	"Жетісу" базары - шағын ауданы Ұлжан	221
60	70	Таулы қырат шағын ауданы – Көкжиек шағын ауданы	125
61	71	теміржол вокзалы Алматы-I – "Рахат" кондитерлік фабрикасы	168
62	72	железнодорожный вокзал Алматы-I – шағын аудан № 6	179
63	73	көшесі Балтабаевская – железнодорожный вокзал Алматы I	183

64	74	"Рахат" кондитерлік фабрикасы – темір жол көпірі, теміржол вокзалы Алматы І	148
65	77	железнодорожный вокзал Алматы І – автостанция «Арман»	161
66	78	"Саяхат" автовокзалы – кенті, жалпақсай ауылы	114
67	79	көше Жандосов және Саин – шағын ауданы Әлмерек	132
68	80	шағын аудандар Айнабұлақ-3, -4 – Қазақстан іскерлік ынтымақтастық орталығы "Атакент"	138
69	81	71-ші разъезд – Қожабеков көшесі	222
70	85	шағын аудандар, Мамыр-1, -7 шағын ауданы – Жұлдыз	127
71	86	Торайғыров көшесі – азаматтық авиация Академиясы	134
72	88	завод "Эталон" – Батыс зиратында	1305
73	92	аэропорт – Мамыр шағынауданы	135
74	95	рынок "Алтын орда" шағын ауданы, Кок-Тобе	160
75	98	тұрғын үй кешені "Байтал" – метро бекеті "Райымбек батыр"	209
76	99	Садовая көшесі, шағын ауданы, Ақ-Бұлақ шағын ауданы, Кок-Тобе	161
77	102	рынок "Барлық" – железнодорожный вокзал Алматы І	283
78	103	автостанция "Арман" шағын ауданы – " Шаңырақ-1	144
79	104	Таугүл-3 – көшесі Бидайық	203
80	105	Индустриялық аймақ – Атлетичес	226
81	106	шағын ауданы Әлмерек – Жетісу шағын ауданы	131
82	107	автостанция "Көпір" – Көлсай кенті,	240
83	108	шағын ауданы, Алма-Арасан – мектебі № 190	1 130
84	110	Төле би – Яссауи – мектебі №176	1 191
85	111	шағын ауданы Көк-Төбе – Қалдаяқов көшесі – Жібек жолы даңғылы	163
86	112	Мақатаев көшесі – рынок "Алтын Орда"	147
87	113	көшесі Арыкова – Саин көшесі (Орбита-3)	129
88	115	Мектеп № 184 – базар "Өжет"	199
89	116	Нұрлытау ықшам ауданы – Розыбакиев көшесі – Райымбек даңғылы	215
90	117	"Саяхат" автовокзалы – микрорайон Алатау (ядролық физика Институты)	359
91	118	әкімшілік орталығы – мәдениет және демалыс Паркі	139
92	119	кенті, Қарғалы – станция метро "Райымбек батыр"	124
93	120	микрорайон Айнабулак-4 – базар "Жетісу"	175
94	121	шағын аудандар, Жұлдыз-1, -2 шағын ауданы, "Орбита"	169
95	122	кенті, Рахат – разворотная алаң, көше-Төле би – Яссауи	316
96	123	Қожабеков көшесі – Көкжиек шағын ауданы	143
97	124	Таулы қырат шағын ауданы – Водник	148
98	125	Көкжиек шағын ауданы – Жұбанов көшесі	197
99	126	мәдениет және демалыс Саябағы – шағын ауданы Каменка	126
100	127	Қазақфильм шағын ауданы – Қонаев көшесі	133

101	128	шағын аудан Самал – рынок "Барлық"	147
102	129	Қарасу шағын ауданы – "Рахат" кондитерлік фабрикасы	244
103	131	"Рахат" кондитерлік фабрикасы – көшесі Иштвана Коныра	171
104	135	автостанция "Арман" – железнодорожный вокзал Алматы I	155
105	132	ықшамауданы, Ұлжан-2 – станция метро "Райымбек"	301
106	137	әкімшілік орталығы Наурызбай ауданы – базар "Жетісу"	148
107	141	шағын аудандар Айнабұлақ-3, -4 – Экологиялық пост	137
108	104a	әкімшілік орталығы Наурызбай ауданының шағын ауданы Қарғалы	580
109	109a	мектеп № 182 – Алғабас кенті	929
110	133a	шағын ауданы Жаңа – мектебі № 179	885
111	125a	мектеп №179 – Шаңырақ-6	783
112	29p	Қалдаяқов көшесі – Экологиялық пост	158
113	201	алматының Шығыс айналма жолы – мұз айдыны "Алматы Арена"	136
114	202	автовокзал "Сайран" – Қаскелең қаласы	177
115	203	станция метро "Райымбек" – Талғар қаласы	381
116	205	базары, "Жетісу" – шағын аудандар, Орбита-2, -4	172
117	206	алматының Шығыс айналма жол – Төле би көшесі – Яссауи көшесі	414
118	207	"Райымбек" метро бекеті – Талғар қаласы	309
119	208	железнодорожный вокзал Алматы II – поселок Отеген	393
120	209	спорт Сарайы – тау курорты "Пионер"	392
121	210	Спорт сарайы – тау курорты "Ой-қарағай"	385
122	211	спорт Сарайы – санаторий "Алма-Арасан"	651
123	212	Гагарин даңғылы – Төле би кенті, Жандосов	336
124	1-тп	мәдениет және демалыс Саябағы – Қожабеков көшесі	97
125	5-тп	железнодорожный вокзал Алматы II – Аксай (Марғұлан көшесі)	98
126	7-тп	железнодорожный вокзал Алматы I – "Атакент"Көрме орталығы	138
127	9-тп	Орталық базар – Қожабеков көшесі	125
128	11-тп	Орталық базар – Жұбанов көшесі	110
129	12-тп	мәдениет және демалыс Саябағы Саин және Жандосов	123
130	19-тп	Орталық базар – Школьная көшесі	132
131	25-тп	мәдениет және демалыс Саябағы – Марғұлан көшесі	133
132	33	азаматтық авиация Академиясы – көшесі Арқалық	386
133	35	Жаңа мөлтек ауданы – Қарасу – Северное кольцо – "Адем"сауда үйі	212
134	39	Жандосов көшесінің – Шаймерденова көшесі Саудабай – Қарағайлы шағынауданы	298
135	97a	Шыңқожа батыр көшесі – шағын аудан Томирис – 180 Мектеп Саялы шағын ауданы	822
136	101	Жароков көшесінің – Өтепов – Мектебі "Хайлибери"	407

137	114	кенті, Сұлусай – Жібек жолы даңғылы	848
138	133	көшесінің Қонаев – Мақатаев – базар "Өжет"	381
139	142	жылуэлектр орталығы-2 – разворотная алаңы, көшелер Төле би – Яссауи	432
140	204	"Райымбек" метро бекеті – Бельбулак	369
141	213	"Адем" сауда үйі – Чапаев кенті, Іле ауданы	361
142	214	железнодорожный вокзал Алматы І кенті, Жаңа Талап	357
143	215	железнодорожный вокзал Алматы І кенті Ынтымақ	350
144	216	"Адем" сауда үйі – Байсерке ауылы	320
145	217	железнодорожный вокзал Алматы І кенті, Али	326
146	218	рынок "Барлык" – кенті, Жомарт	323
147	219	рынок "Салем" – қарасу ауданы, Қарасу кенті,	456
148	220	станция метро "Райымбек" – поселок Жетеген	391
149	221	станция метро "Райымбек" – поселок Кіші Байсерке	269
150	222	кенті Айғаным – станция метро "Райымбек"	318
151	223	кенті, Туғанбай, Нұра – автовокзал "Саяхат"	616
152	224	тау-шаңғы курорты, "Ақ Бұлақ" – Орталық стадион	596
153	225	автовокзал "Саяхат" – Есік қаласы,	367
154	226	көше Жандосов – Яссауи – Жаңатұрмыс кенті,	624
155	227	теміржол вокзалы Алматы – І кенті, Қазақ орталық атқару комитеті,	251
156	228	кенті, Өтеген батыр көшесі – Панфилов көшесі	446
157	229	шағын аудан Шабыт – автовокзал "Саяхат"	389
158	230	Төле би көшесіне – Гагарин – Қаскелең қаласы	413
159	231	кенті, Жәпек батыр – автовокзал "Саяхат"	370

ЗЖ-5 есебіне 4-қосымша

Анықтама табыстар бойынша тасымалдаушылар мен жолаушылар 2008 жылдан бастап 2020 жж.

	Жыл-дар	Қалалық статистика бойынша тасымалданған жолаушылар саны	Табыстың жалпы сомасы	Бенефициарлар үшін өтемақы	Алынған субсидиялар сомасы	Жиынтық табыс сомасы	Бекітілген тариф	Есептік тариф
1	2008	118 814 413	2 229 264 520		760 000 000	2 989 264 520	50	53
2	2009	136 395 170	2 574 970 890		0	2 574 970 890	50	
3	2010	216 669 643	4 007 342 350		313 281 000	4 320 623 350	50	65
4	2011	165 744 771	7 236 997 565		1 060 917 554	8 297 915 119	50	
5	2012	203 300 089	10 110 472 442		0	10 110 472 442	50	92
6	2013	215 876 378	12 578 515 925		0	12 578 515 925	80	
7	2014	258 431 398	14 131 707 440		0	14 131 707 440	80	
8	2015	248 768 868	14 309 425 403		0	14 309 425 403	80	107
	Тасымалданған жолаушылар саны бойынша деректер электрондық билетированию АСУОП ОНАЙ 01.01.2016							
9	2016	174 680 062	9 989 873 490	2 710 096 760	0	12 699 970 250	80	147
	Жолаушылар ағынының ұлғаюы бізге байланысты тағы қаласының шекарасын кеңейте отырып,							
10	2017	220 176 445	13 060 010 670	4 140 055 602	292 600 000	17 492 666 272	80	154
11	2018	307 526 979	17 732 153 240	5 140 090 240	9 051 140 374	31 923 383 854	80	171
12	2019	368 139 063	21 873 088 190	5 477 070 240	УГМ не УГМ бермейді деректер	27 350 158 430	80	167
13	6м2020	127 725 920	8 445 827 836			8 445 827 836	80	176

**САЛЫСТЫРМАЛЫ КЕСТЕ ӨЗГЕРІСТЕР ЕНГІЗУ БОЙЫНША
ҰСЫНЫСТАР, ЗАҢНАМАҒА НҚА-НЫ ЖОЛАУШЫЛАР
ТАСЫМАЛЫН САЛАСЫНДАҒЫ**

№	Құрылымдық элементі	Қолданыстағы редакция	Ұсынылған редакция	Негіздеме
1	2	3	4	5
Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексі 2015 жылғы 29 қазандағы № 375-V ҚРЗ				
1	177-баптың 2-тармағы мынадай редакциядағы 15) тармақшамең толықтырылсын::	жоқ	15) табыстарды жинауды және алуды есепке алу, бақылау жүйесінсіз қызметті іске асыру.	Заңсыз қызметті нақтылау.
2	191-1-бап мынадай редакцияда енгізілсін:	жоқ	191-1) қолма-қол ақша жинауды есепке алу және кіріс алуды бақылау жүйесінсіз көрсетілетін қызметті іске асыру кәсіпкерлік субъектісінде тұтынушыны көрсетілетін қызметтердің сапасына қатысты жаңылыстыруы мүмкін және кірістерді жасыру және бәсекелестік пен материалдық пайдада құқыққа сыйымсыз артықшылық алу мүмкіндігіне мүмкіндік беретін кіріс алуды жинау мен бақылаудың толық есебінің болмауы болып табылады.	Заңсыз қызметті нақтылау.
"Акцияларының 50% - дан астамы мемлекетке тиесілі заңды тұлғалар және олармен үлестес тұлғалар жүзеге асыратын қызмет түрлерінің тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2015 жылғы 28 желтоқсандағы № 1095 қаулысы»				

3	2 бөлім	Акцияларының (жарғылық капиталға қатысу үлестерінің) елу пайызынан астамы мемлекетке және олармен үлестес тұлғаларға тиесілі коммуналдық меншіктегі заңды тұлғалар жүзеге асыратын қызмет түрлері п / п №11-автобустармен тасымалдау. ЭҚЖЖ коды - 49311	ЭҚЖЖ коды – 49311, "акцияларының (жарғылық капиталға қатысу үлестерінің) елу пайызынан астамы мемлекетке және олармен үлестес тұлғаларға тиесілі коммуналдық меншіктегі заңды тұлғалар жүзеге асыратын қызмет түрлері" бөлімінің 11-тармағынан "автобустармен тасымалдау" қызмет түрі алынып тасталсын.	Кәсіпкерлік қызметтің талаптарымен коллизияны болдырмау мақсатында Кодекстің (192-бабының 17-тарауы) және нарықтық ортада адал бәсекелестікті қамтамасыз ету.
Рұқсаттар және хабарламалар туралы " Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 16 мамырдағы № 202-V Заңы» Қосымша 1. Бірінші санаттағы рұқсаттардың (лицензиялардың) тізбесі)				
4	Реттік нөмірі 75-жол, 2-баған мынадай редакцияда жазылсын	2-баған. Лицензияның және жүзеге асыру үшін лицензияның болуы талап етілетін қызмет түрінің атауы: Жолаушыларды облысаралық қалааралық, ауданаралық (облысшілік қалааралық) және халықаралық қатынастарда автобустармен, шағын автобустармен тұрақты емес тасымалдау, сондай-ақ жолаушыларды халықаралық қатынаста автобустармен, шағын автобустармен тұрақты тасымалдау жөніндегі қызметпен айналысу құқығына Лицензия	2-баған. Лицензияның және жүзеге асыру үшін лицензияның болуы талап етілетін қызмет түрінің атауы: Автокөлік саласында жолаушыларды тасымалдау құқығына Лицензия	Жергілікті жерлерде "әмбебап" лицензия беруді жою және заңсыз жолаушылар тасымалдаушыларының қызметін реттеу үшін.
5	Реттік нөмірі 75-жол, 3-баған мынадай редакцияда жазылсын	3 баған. Жүзеге асыру үшін лицензияның болуы талап етілетін қызметтің кіші түрінің атауы (толтырылған емес)	3 баған. Жолаушыларды облысаралық, ауданаралық (облысшілік қалааралық) қатынастарда автобустармен, шағын автобустармен тұрақты емес тасымалдау. 3 баған	75-тармақтағы 3-бағанды толтыруда рұқсаттамаға байланысты жергілікті жерлерде жолаушыларды автобустармен және шағын

			Жолаушыларды облысаралық республикаішілік қатынастарда автобустармен, шағын автобустармен тұрақты емес тасымалдау. 3 баған Жолаушыларды халықаралық қатынаста автобустармен, шағын автобустармен тұрақты емес тасымалдау.	автобустармен тасымалдау жөніндегі қызметтің барлық кіші түрлеріне лицензия беріледі. Автобустардың класына байланысты жолаушыларды тұрақты емес тасымалдауға лицензия бөлек берілуі керек: - ауданаралық; - облысаралық; - халықаралық
6	Реттік нөмірі 75-жол, 4-баған мынадай редакцияда жазылсын	4-баған. (жоқ)	4-баған. Автобустың, шағын автобустың маркасы, моделі және мемлекеттік нөмірлік белгісі. Жүргізушінің тегі, аты, әкесінің аты, ЖСН.	Осы бағанның болмауына байланысты автобустардың техникалық жай-күйі уәкілетті органдардың бақылауынан тыс қалады. Шын мәнінде, лицензия өз қалауы бойынша кез-келген тасымалдауға "рұқсат" береді. Сонымен қатар, әдетте, жалға алушы тасымалдаушыларда автобустарға техникалық қызмет көрсету және жөндеу үшін техникалық база және жүргізушілерді рейс алдындағы және рейстен кейінгі медициналық

				бақылау жүйесі жоқ.
Қазақстан Республикасының "Жол жүрісі туралы" Заңы.				
7	11-баптың 3) тармағы жою.	Көлік және коммуникация саласындағы уәкілетті органның құзыреті Көлік және коммуникация саласындағы уәкілетті орган: ... 3) жолаушылар мен багажды тұрақты емес тасымалдаумен айналысатын заңды тұлғалар мен дара кәсіпкерлердің жолаушылар мен багажды тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қызметті ұйымдастыру және жүзеге асыру тәртібін әзірлейді;	Көлік және коммуникация саласындағы уәкілетті органның құзыреті Көлік және коммуникация саласындағы уәкілетті орган:	ҚР ИДМ Көлік комитетіне функцияларды қайтарудың орындылығына байланысты, өйткені ҚР ПМ тиісті штатпен қамтамасыз етілмеген, тиісті жабдықтары жоқ. Бұл функция тек көлік инспекциясына ғана тән.
8	28-баптың 3-тармағына толықтыру.	3). Қызметі автокөлік құралдарын пайдаланумен байланысты автокөлік кәсіпорындары мен субъектілерінде жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етуді меншік құқығында және өзге де заңды негіздерде материалдық-техникалық базаны иеленетін ЖҚҚ жөніндегі мамандандырылған ұйымдар жүзеге асыра алады.	3). Қызметі автокөлік құралдарын пайдаланумен байланысты автокөлік кәсіпорындары мен субъектілерінде жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етуді меншік құқығында және өзге де заңды негіздерде материалдық-техникалық базаны иеленетін ЖҚҚ жөніндегі мамандандырылған ұйымдар жүзеге асыра алады. 3-1) әртүрлі жол және климаттық жағдайларда көлік құралын басқару жөніндегі нұсқамаларды жүргізу қағидаларына сәйкес жүргізушілермен жол-көлік оқиғаларының және бұзушылықтардың профилактикасы мен алдын алу бойынша міндетті нұсқамалар жүргізеді: - Күзгі-қысқы кезеңде	Жол-көлік оқиғалары мен бұзушылықтардың алдын алу және ескерту.

			көлік құралдарын пайдалану бойынша нұсқаулық; - Көктемгі-жазғы кезеңде көлік құралдарын пайдалану бойынша нұсқаулық; - Көктайғақ жағдайында автомобильді басқару бойынша нұсқаулық; - Тәуліктің қараңғы уақытында автомобильді басқару бойынша нұсқама; - Нашар көріну жағдайында автомобильді басқару бойынша нұсқаулық; - Қалалық циклде автобусты басқару бойынша нұсқаулық; - Аялдама пункттерінде жолаушыларды қауіпсіз түсіруді және отырғызуды қамтамасыз ету бойынша нұсқаулық - Балаларды жаппай тасымалдау ерекшеліктері бойынша нұсқаулық - Теміржол өткелдері арқылы өту ерекшеліктері бойынша нұсқаулық - Жаяу жүргіншілер көп жиналатын орындарда автобустардың қозғалыс ерекшеліктері бойынша нұсқаулық	
"Автомобиль көлігі туралы" Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі № 476-ІІ Заңы»				
9	13-бап жаңа 23-19-тармақпен толықтырылсын)	жоқ	23-19) жолаушылар мен багажды тұрақты емес тасымалдаумен айналысатын заңды тұлғалар мен дара кәсіпкерлердің жолаушылар мен багажды тасымалдау қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қызметті ұйымдастыру және жүзеге асыру тәртібін әзірлейді;	Функцияны ҚР ІІМ-ден ҚР ИДМ-ге беруге байланысты. Салыстырмалы кестенің 7-тармағын қараңыз.

10	14-баптың 1-тармағының 5-тармақшасы	Әлеуметтік маңызы бар қатынастардың тізбесін айқындайды.	Облысшілік әлеуметтік маңызы бар қатынастардың тізбесін айқындайды	Облыстық мәслихаттар облыс орталығын облыстың елді мекендерімен байланыстыратын әлеуметтік маңызы бар қатынастар тізбесін айқындауға тиіс.
11	14 бап. 3 тармақ. 5-3) тармақшамен толықтырылсын	Жоқ	5-3) әлеуметтік маңызы бар қатынастардың тізбесін айқындайды;;	Аудандардың, облыстық маңызы бар қалалардың жергілікті атқарушы органдары 5) қалалық (ауылдық), қала маңындағы және ауданішілік қатынастарда жолаушыларды әлеуметтік мәні бар тасымалдауды жүзеге асыру кезінде тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауды жүзеге асырады; демек әлеуметтік маңызы бар қатынастарды айқындау қажет.
12	19-Баптың 2-Тармағы	Жолаушылар мен багажды қалалық (ауылдық) қатынастарда автомобильмен тұрақты тасымалдау тарифін жергілікті атқарушы орган барлық маршруттар үшін	Жолаушылар мен багажды қалалық (ауылдық) қатынастарда автомобильмен тұрақты тасымалдау тарифін жергілікті атқарушы орган барлық маршруттар үшін бірыңғай, жылына кемінде бір рет белгілейді	Тарифті жыл сайын заңды тәртіппен белгілеу кезінде аудандардың және облыстық маңызы бар қалалардың

		бірыңғай белгілейді		ЖАО тарифтің есептік деректерін жинау, әлеуметтік маңызы бар қатынастар тізбесіне өзгерістер енгізу, келесі күнтізбелік жылға арналған субсидия көлемін айқындау мәселелері жоспарлы түрде жүргізілетін болады.
13	21-бапта: 5-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:	жоқ	5-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушылар жүргізушілерді рейс алдында және рейстен кейін медициналық қарап-тексеруді және оларды автокөлік құралдарын басқаруға жібермеген жағдайда жүргізушілерді ауыстыруды қамтамасыз етуге міндетті.	Маршрутқа қызмет көрсету құқығына конкурста жеңіп шыққан тасымалдаушының жауапкершілігін арттыру.
14	21-бапта: 7-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:	Маршрутқа (маршруттарға) қызмет көрсету құқығын үшінші тарапқа беруге жол берілмейді;	Маршрутқа (маршруттарға) қызмет көрсету құқығын үшінші тарапқа беруге тыйым салынады;	Маршрутқа қызмет көрсету құқығына конкурста жеңіп шыққан тасымалдаушының жауапкершілігін арттыру.
23	22-бапта: 2-тармақ, 6-тармақша мынадай редакцияда жазылсын:	б) маршруттың барлық аялдама пункттерінде жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды жүзеге асыру кезінде	б) жол жүру құжаттарын (билеттерді) есепке алуды және сатуды және багаж түбіртектерін сатуды, сондай-ақ жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты	Повышение ответственности перевозчика, выигравшего конкурс на право обслуживания

		жол жүру құжаттарын (билеттерді) және багаж түбіртектерін сатуды - өз бетінше не жолаушылар агенттіктері, Автовокзалдар, автостанциялар және (немесе) жолаушыларға қызмет көрсету пункттері арқылы, оның ішінде жол жүру құжаттарын (билеттерді) және багаж түбіртектерін электрондық сатуды қамтамасыз етуге міндетті;	тасымалдауды жүзеге асыру кезінде маршруттың барлық аялдама пункттерінде дербес не жолаушылар агенттіктері, Автовокзалдар, автостанциялар және (немесе) жолаушыларға қызмет көрсету пункттері арқылы табыс жинауды және алуды, оның ішінде жол жүру құжаттарын (билеттерді) және багаж түбіртектерін электрондық сатуды бақылауды қамтамасыз етуге міндетті;	маршрута.
Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің "____" _____ 2018 туралы "Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығына өзгерістер енгізу туралы" бұйрығына өзгерістер енгізу туралы "Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы".				
15	1-параграфта 4-тармақ мынадай редакциядағы 7-1) тармақшамен толықтырылсын::	жоқ	7-1) билет-есепке алу парағы - жол жүру құжаттарын (билеттерін) есепке алу мен сату және кірістерді жинау мен алуды бақылау жүргізілетін қатаң есептілік құжаты;	Түсіндіру.
16	2-параграфта мынадай редакциядағы 23-1) тармақпен толықтырылсын::	жоқ	23-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдауды жүзеге асыру кезінде тасымалдаушы жол жүру құжаттарын (билеттерді) есепке алуды және сатуды, сондай-ақ қолма-қол түсімді жинауды және кіріс алуды бақылауды қамтамасыз етеді.	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.
17	2-параграфта мынадай редакциядағы 23-2)	жоқ	23-2. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдау	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.

	тармақпен толықтырылсын::		Уәкілетті ұйым (Мемлекеттік кірістер комитеті) бекіткен билеттік-есепке алу жүйесі және қолма-қол түсім жинау мен кіріс алуды бақылау бойынша жүзеге асырылады.	
18	Мынадай редакциядағы 3-1-параграфпен толықтырылсын:	жоқ	Параграф 3-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдаудан кірістер жинауды және алуды бақылауды жүзеге асыру тәртібі	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.
19	3-1-параграфта мынадай редакциядағы 26-1) тармақпен толықтырылсын:	жоқ	26-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдаудан табыс алуды жинау мен бақылау билет-есеп парағымен жүзеге асырылады және қолма-қол түсім жинау мен табыс алуды бақылау жүйесімен қамтамасыз етіледі.	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.
20	3-1-параграфта мынадай редакциядағы 26-2) тармақпен толықтырылсын:	жоқ	26-2. Кірістерді жинауды және алуды бақылауды жүзеге асыру тәртібі мынадай реттілікпен жүргізіледі: А) тасымалдаушы жол жүру құжаттарына (билеттерге) тапсырыс береді; б) тасымалдаушы жолға шығар алдында кондукторларға немесе автобус жүргізушілеріне біржолғы жол жүру құжаттарын (билеттерін) және билет – есеп парағын береді; в) Кондуктор немесе автобус жүргізушісі жол жүру ақысын қабылдайды және жолаушыларға бір	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.

			реттік жол жүру құжаттарын (билеттерін) өткізеді; г) Кондуктор немесе автобус жүргізушісі рейстер аяқталған соң сатылған билеттердің санын және әрбір рейс үшін қолма-қол ақша сомасын билет-есеп парағына өсу тәртібімен енгізеді; д) жұмыс ауысымы аяқталғаннан кейін кондуктор немесе автобус жүргізушісі тасымалдаушыға билет-есепке алу парағына және бақылау парағына сәйкес қолма-қол түсімді тапсырады; е) билеттерді сатуды есепке алуды, кірістерді жинауды және алуды бақылауды бақылаушылардың желілік қызметі жүзеге асырады.	
21	6-параграфта 41-1-тармақ толықтырылсын	жоқ	41-1. Тасымалдаушының жүргізушілер мен кондукторларды жол жүру құжатымен (билетпен) және билет-есеп парағымен қамтамасыз ету міндеті;	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.
22	жоқ	Электрондық билеттеу операторымен үлгі шарт бекітілмеген.	Электрондық билеттеу операторымен үлгілік шарттың жобасы бекітілсін. (Қоса беріледі жеке-жеке).	Тасымалдаушылар мен оператордың өзара қарым-қатынасын реттеу үшін.
23	7-тарауда, 5-параграфта, 176-тармақта: 4-1) және 4-2) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын;	4-1) тармақша жоқ	4-1) жол жүру құжаттарын (билеттерді) есепке алу мен сатуды жүзеге асыру, кірістер алудың ашықтығын қамтамасыз ету бойынша кірістерді жинау мен алуды, сондай-ақ бюджетке салық және басқа да аударымдарды төлеуді	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.

			бақылау мүмкіндігінің болмауы;	
24	В главе 8, пункт 189, изложить в следующей редакции;	189. Право работы на маршруте (маршрутах) третьей стороне не передается.	189. Передача права работы на маршрут (маршруты) третьей стороне запрещается.	Қызмет көрсету кезіндегі талаптарды нақтылау.
25	8-тарауда мынадай редакциядағы 189-1-пункт толықтырылсын;	жоқ	189-1. Маршрутқа қызмет көрсетуге үшінші тарапты тартуға автокөлік құралдарын жалдау арқылы жол беріледі.	Түсіндіру.
26	8-тарауда мынадай редакциядағы 189-3-пункт толықтырылсын;	жоқ	189-3. Маршрутқа (маршруттарға) қызмет көрсетуге үшінші тарапты тарту тәртібі) 1) Қазақстан Республикасының Мемлекеттік сатып алу туралы заңнамасында белгіленген жағдайларды қоспағанда, тасымалдаушы-жалға алушы үлгілік шартқа сәйкес қағаз жеткізгіште шарт жасасу арқылы автокөлік құралын (бұдан әрі-АТС) жалға алады. Қосымша 10. 2) Тасымалдаушы-жалға алушы жүргізушіні жұмысқа қабылдайды, бұл ретте автокөлік құралының меншік иесінің жұмысқа орналасуға басымдығы болады. Жеке еңбек шарты жасалады. 3) автобустың жүргізушісі немесе кондукторы Жұмыс алдында жолаушыларға өткізу үшін билет-есеп парағын және жол жүру құжаттарын (билеттерін) алады. Жұмыс ауысымы аяқталғаннан кейін барлық қолма-қол түсімді билет-есеп парағымен бірге	Түсіндіру.

			тасымалдаушы-жалға алушының кассасына тапсырады. 4) маршруттың (маршруттардың) барлық кестелеріндегі қолма-қол түсім тасымалдаушы-жалға алушының табысы болып табылады. Тасымалдаушы-жалға алушы жол жүру құжаттарын (билеттерді) есепке алуға және өткізуге, сондай-ақ маршруттың (маршруттардың) барлық кестелерінде табыс алуды жинауға және бақылауға толық жауапты болады. Ол үшін тасымалдаушы-жалға алушы билеттік-есепке алу жүйесін енгізуі және кірістерді жинау мен алуды бақылауды жүзеге асыруы қажет. 5) тасымалдаушы-жалға алушы қызмет көрсетілетін маршрутта (маршруттарда) жол жүрісі қауіпсіздігі үшін жауапты болады. Жүргізушілер, оның ішінде жалға алынған АТС жүргізушілері жасаған жол қозғалысы ережелерін бұзу және жол-көлік оқиғалары тасымалдаушы-жалға алушыға тіркелетін болады. Ол үшін тасымалдаушы-жалға алушы жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде шаралар қабылдауға тиіс. 6) тасымалдаушы-жалға алушы Көлік қызметтерінің сапасы және қызмет көрсетілетін маршрутта	
--	--	--	---	--

			(маршруттарда) жолаушыларға қызмет көрсету мәдениеті үшін жауапты болады.	
Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 348 бұйрығымен бекітілген Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастырудың үлгілік шарты.				
27	2-бағанда 3-тармақ мынадай редакциядағы 5) тармақшамен толықтырылсын.	жоқ	5) ұйымдастырушы тиісті жергілікті бюджеттік бағдарлама және субсидиялау қағидалары бойынша үш жылға әзірленген бюджеттік өтінімге сәйкес тасымалдаушының маршруттар бойынша залалдарын толық көлемде субсидиялаудың негіздемелік шартын жасасады немесе тарифтерді есептеу әдістемесіне сәйкес тарифті есептік деңгейде белгілейді.	Тиісті жергілікті бюджеттік бағдарлама және субсидиялау қағидалары бойынша үш жылға әзірленген бюджеттік өтінімге сәйкес тасымалдаушының шығындарын субсидиялаудың негіздемелік шарты ұйымдастырушы тарифтерді есептеу әдістемесіне сәйкес тарифті есептеуден төмен белгілеген кезде қажет.
28	3-бағанда 4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын	4. Тасымалдаушы 2 жылдан аспайтын мерзім өткеннен кейін осы Шартқа 1-қосымшаға сәйкес маршрутта пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды, троллейбустарды жаңартуды жүргізуге міндетті.	4. Тасымалдаушы осы Шартқа 1-қосымшаға сәйкес маршрутта пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды, троллейбустарды субсидиялауды ұйымдастырушы субсидиялау қағидаларына сәйкес маршруттар бойынша тасымалдаушының залалдарын толық көлемде орындаған немесе тарифтерді есептеу әдістемесіне сәйкес тарифті есептік деңгейде белгілеген жағдайда 2	Тасымалдаушының шығындарын толық көлемде субсидиялауды қамтамасыз етпей немесе есептік деңгейде тасымалдау тарифін белгілеместен, тасымалдаушының жылжымалы құрамды жаңартуды қамтамасыз ету мүмкіндігі жоқ.

			жылдан аспайтын мерзім өткеннен кейін жаңартуға міндетті.	
29	8-тармақтың 5-бағанында 1) тармақша мынадай редакцияда жазылсын	1) маршруттың төмен тұрақтылығы (айына жетпіс пайыздан аз);	1) 1) субсидиялауды ұйымдастырушы субсидиялау қағидаларына сәйкес тасымалдаушының маршруттар бойынша шығындарын толық көлемде орындаған немесе тарифтерді есептеу әдістемесіне сәйкес тарифті есептік деңгейде белгілеген жағдайда маршруттың төмен тұрақтылығы (айына жетпіс пайыздан кем).	Тасымалдаушының шығындарын толық көлемде субсидиялауды қамтамасыз етпей немесе тасымалдау тарифін есептік деңгейде белгілеместен, тасымалдаушының маршрутқа қызмет көрсету бойынша тұрақты жұмысты қамтамасыз ету мүмкіндігі жоқ.
30	3 тармақ келесі редакцияда мазмұндалсын	3. Ұйымдастырушы: 5) маршрут (км.) бойынша жүріп өткен жолды негізге ала отырып, қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда, ай сайын әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың шығындарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларына сәйкес көзделген есеп-қисаптарды негізге ала отырып, субсидиялар төлеуді жүзеге асыруға міндетті, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 25	3. Ұйымдастырушы: 5) Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 25 тамыздағы № 883 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12353 болып тіркелген) бекітілген әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларына (бұдан әрі – субсидиялау қағидалары) сәйкес есептеулерге сәйкес ай сайын субсидиялар төлеуді жүзеге асыруға міндетті.; б) үш жылға әзірленген бюджеттік өтінімге	Электрондық билеттеуді не пайдаланатыны на немесе пайдаланбайтынына қарамастан, барлық тасымалдаушылар субсидиялануы тиіс.

		тамыздағы № 883 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12353 болып тіркелген) (бұдан әрі – субсидиялау қағидалары).	сәйкес тасымалдаушының маршруттар бойынша шығындарын толық көлемде субсидиялау шартын жасасуға міндетті.	
"Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 13 қазандағы № 614 бұйрығы»				
<i>(Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызметтер көрсетуге арналған тарифтерді есептеу әдістемесіне 1-қосымша, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 31 тамыздағы № 589 бұйрығымен бекітілген)</i>				
31	1, 2, 3 және 4-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:	Экономикалық-математикалық модель тұрақты автомобиль тарифтерін қалыптастыру жолаушылар мен багажды тасымалдау ... 2. Тасымалдаушының шығындарын ірілендірілген есептеу тәртібі пайдалану шығыстарының баптары бойынша 2. Тұрақты автобус маршрутына қызмет көрсетуге арналған шығындар баптары бойынша нормативтік пайдалану шығыстарының ірілендірілген есептері мынадай тәртіппен орындалады: ... 3) автобустарға жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді жүргізуге арналған шығыстар осы маршрутқа қызмет көрсету үшін	Экономикалық-математикалық модель тұрақты автомобиль тарифтерін қалыптастыру жолаушылар мен багажды тасымалдау ... 2. Тасымалдаушының шығындарын ірілендірілген есептеу тәртібі пайдалану шығыстарының баптары бойынша 2. Тұрақты автобус маршрутына қызмет көрсетуге арналған шығындар баптары бойынша нормативтік пайдалану шығыстарының ірілендірілген есептері мынадай тәртіппен орындалады: ... 3) автобустарға жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді жүргізуге арналған шығыстар осы маршрутқа қызмет көрсету үшін 10 % (пайдалану мерзімі	Жөндеу және ТҚК құнына әсер ететін автобустардың құнын қайталама нарықта нақтылау

		бекітілген автобустардың құнынан 10 % (пайдалану мерзімі 3 жылға дейінгі автобустар үшін), 15% (пайдалану мерзімі 3 жылдан 7 жылға дейінгі автобустар үшін) және 20 % (пайдалану мерзімі 7 жылдан асатын автобустар үшін) ретінде қабылданады. Осыдан: ... Қайталама нарықтан сатып алынған, сондай - ақ жалға алынған автобустар үшін-бағалау қызметін жүзеге асыратын ұйымдар айқындайтын орташа нарықтық құн. Автобустарды қайта бағалау оны өндіруші зауыт шығарған сәттен бастап әрбір үш жыл сайын жүзеге асырылады;	1 жылға дейінгі автобустар үшін), 15% (пайдалану мерзімі 1 жылдан 3 жылға дейінгі автобустар үшін) және 20 % (пайдалану мерзімі 3 жылдан асатын автобустар үшін) ретінде қабылданады. Осыдан: ... Қайталама нарықтан сатып алынған, сондай - ақ жалға алынған автобустар үшін-бағалау қызметін жүзеге асыратын ұйымдар айқындайтын орташа нарықтық құн. Егер орташа нарықтық құны бастапқы құнының 20% - ынан кем болса, онда мұндай автобустардың құны бастапқы құнының 20% - ы мөлшерінде белгіленеді. Автобустарды қайта бағалау оны өндіруші зауыт шығарған сәттен бастап әрбір үш жыл сайын жүзеге асырылады;	
32	2-тармақ 5) тармақша толықтырылсын	маршрут (км.) бойынша жүріп өткен жолды негізге ала отырып, қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесі пайдаланылған жағдайда, ай сайын әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың шығындарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларына сәйкес көзделген есеп-қисаптарды негізге ала	маршрут (км.) бойынша өткен жолды және жолаушылар легін негізге ала отырып, қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда, ай сайын субсидиялар төлеуді бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларына сәйкес көзделген тасымалдаушылардың шығындарын негізге ала отырып жүзеге асыру	Есепті нақтылау

		отырып, субсидиялар төлеуді жүзеге асыру		
33	2-тараудың 2-тармағының 1-тармақшасы	2. Тасымалдаушының шығындарын ірілендірілген есептеу тәртібі пайдалану шығыстарының баптары бойынша 2. Тасымалдаушының шығындарын ірілендірілген есептеу тәртібі пайдалану шығыстарының баптары бойынша 1) осы маршрутқа қызмет көрсету кезінде пайдаланылатын автобустардың жалпы жүрісіне есептегендегі автомобиль отынына арналған шығыстар тарифті есептеуді жүзеге асыру күніне бензиннің (дизель отынының, газдың) 1 литрінің барлық қолданыстағы үстемеақылар мен бөлшек сауда бағасы ескеріле отырып, 100 км-ге арналған отын шығысының базалық нормасы негізге алына отырып айқындалады: формула (2) мұндағы: 3т-автомобиль отынына арналған шығындар; 0,01-отын шығынын 100 км-ден 1 км-ге қайта есептеу; Лоб-маршрутқа қызмет көрсету кезіндегі автобустардың жалпы жылдық жүрісі мынадай формула бойынша есептеледі; FT-автобус жүрісінің 100 километріне	2. Тасымалдаушының шығындарын ірілендірілген есептеу тәртібі пайдалану шығыстарының баптары бойынша 2. Тасымалдаушының шығындарын ірілендірілген есептеу тәртібі пайдалану шығыстарының баптары бойынша 1) осы маршрутқа қызмет көрсету кезінде пайдаланылатын автобустардың жалпы жүрісіне есептегендегі автомобиль отынына арналған шығыстар тарифті есептеуді жүзеге асыру күніне бензиннің (дизель отынының, газдың) 1 литрінің барлық қолданыстағы үстемеақылар мен бөлшек сауда бағасы ескеріле отырып, 100 км-ге арналған отын шығысының базалық нормасы негізге алына отырып айқындалады: формула (2) мұндағы: 3т-автомобиль отынына арналған шығындар; 0,01-отын шығынын 100 км-ден 1 км-ге қайта есептеу; Лоб-маршрутқа қызмет көрсету кезіндегі автобустардың жалпы жылдық жүрісі мынадай формула бойынша есептеледі; FT-автобус жүрісінің 100 километріне литрмен отын шығысының базалық нормасы "Қазақстан Республикасының	ҚР Үкіметінің 2009 жылғы 11 тамыздағы № 1210 "Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдары үшін жанар-жағармай материалдары шығыстарының және автокөлікті ұстауға арналған шығыстардың нормаларын бекіту туралы" қаулысында маршруттарда пайдаланылатын жылжымалы құрам маркаларының болмауы.

		литрмен отын шығысының базалық нормасы "Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдары үшін жанар – жағармай материалдары шығыстарының және автокөлікті күтіп-ұстауға арналған шығыстардың нормаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 11 тамыздағы № 1210 қаулысына (бұдан әрі-отын шығысының нормалары) сәйкес айқындалады.	мемлекеттік органдары үшін жанар – жағармай материалдары шығыстарының және автокөлікті күтіп-ұстауға арналған шығыстардың нормаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 11 тамыздағы № 1210 қаулысына (бұдан әрі-отын шығысының нормалары) сәйкес айқындалады. Егер қаулыда отын шығысының базалық нормасы болмаса, тасымалдаушы тиісті зертханалық немесе өзге де зерттеулер жүргізу арқылы шығыс нормаларын анықтауға мүмкіндігі бар ұйымдарға жүгіне алады.	
34	2-тараудың 2-тармағының 3-тармақшасы	3) автобустарға жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді жүргізуге арналған шығыстар осы маршрутқа қызмет көрсету үшін бекітілген автобустардың құнынан 10 % (пайдалану мерзімі 3 жылға дейінгі автобустар үшін), 15% (пайдалану мерзімі 3 жылдан 7 жылға дейінгі автобустар үшін) және 20 % (пайдалану мерзімі 7 жылдан асатын автобустар үшін) ретінде қабылданады. Осыдан:	3) автобустарға жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді жүргізуге арналған шығыстар осы маршрутқа қызмет көрсету үшін бекітілген автобустардың құнынан 10% (пайдалану мерзімі 1 жылға дейінгі автобустар үшін), 15% (пайдалану мерзімі 1 жылдан 3 жылға дейінгі автобустар үшін) және 20% (пайдалану мерзімі 3 жылдан асатын автобустар үшін) ретінде қабылданады. Осыдан:	Парктің жоғары техникалық дайындығы үшін автобустарды жөндеу мен оларға техникалық қызмет көрсетуді қаржыландыруды, қосалқы бөлшектер, материалдар сатып алуды және жоғары білікті мамандарды ұстауды қамтамасыз ету қажет.
35	2-тараудың 2-тармағының 4-тармақшасы	4) маршруттағы автобустардың жылдық жүрісіне есептегендегі автошиналарға арналған пайдалану шығыстары мынадай	4) маршруттағы автобустардың жылдық жүрісіне есептегендегі автошиналарға арналған пайдалану шығыстары мынадай формула	Қаулыда Автошина модельдерінің болмауы.

		формула бойынша айқындалады: ...	бойынша айқындалады:: ... ш – эксплуатационная Автошина жүрісінің нормасы отын шығысының нормаларына сәйкес анықталады, км; Егер қаулыда автошиналар жүрісінің пайдалану нормасы болмаса, тасымалдаушы тиісті зертханалық немесе өзге де зерттеулер жүргізу арқылы жүру нормаларын анықтауға мүмкіндігі бар ұйымдарға жүгіне алады.	
36	2-тараудың 2-тармағының 8-тармақшасы	жоқ	8) тасымалдаушы мен орындаушы арасында қол қойылған электрондық ақша қаражатын жинау жөніндегі шартқа сәйкес тариф және сараланған тариф бойынша жолаушыларды электрондық билеттеу операторының көрсетілетін қызметтерін ескеретін шығындар. СЭБ = қолданыстағы (бекітілген) тариф жолаушылар санына көбейтіледі (болжам) % - ға көбейтіледі сыйақы пайызы қолданыстағы (бекітілген) сараланған тарифпен қосылады содан кейін жолаушылар санына көбейтіледі (болжам) сыйақы пайызына көбейтіледі. $Зэб = Дтр \times Qг.есептеу.тр \times \% + Дтдиф \times Qг.есептеу.тдиф \times \% "$формула (11)	Тасымалдардың өзіндік құнындағы электрондық билеттеу операторына ақы төлеу бойынша автобус парктерінің шығындарын есепке алуды қамтамасыз ету үшін
37	2 тараудың 3 тармағы	3. Маршрутқа қызмет көрсетуге арналған шығындардың жалпы	3. Маршрутқа қызмет көрсетуге арналған шығындардың жалпы	Тасымалдардың өзіндік құнындағы

		сомасы (Зі) шығыстар баптары бойынша есеп айырысу нәтижелерін жинақтаумен айқындалады: $I_i = C_t + C_m + P_t + OM + Z_{3п} + Z_{3н} + Z_{3п}$ формула (11)	сомасы (Зі) шығыстар баптары бойынша есеп айырысу нәтижелерін жинақтаумен айқындалады: $I_i = C_t + C_m + P_t + OM + Z_{3п} + Z_{3н} + Z_{3п} + Z_{эб}$ формула (12) мұнда: Засп – автовокзалдардың, автостанциялардың және жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің шығындарын ескеретін шығындар; ЭҚЗ-жолаушыларды электрондық билеттеу операторының қызметтерін ескеретін шығындар.	электрондық билеттеу операторына ақы төлеу бойынша автобус паркттері шығындарының есебін қамтамасыз ету үшін.
38	3-тараудың 4-тармағының 1-тармақшасы	1) жаңадан ашылатын тұрақты маршруттар үшін жолаушылар тасымалдарының болжамды көлемі (саны) бір ай ішінде маршрутта нақты күнделікті жолаушылар тасымалдарын тексеру нәтижелері бойынша айқындалады және мынадай формула бойынша айқындалады: $Q_{г.есептеу} = Q_{месх12}$; формула (12) онда: - маршрутта жолаушылар тасымалының жалпы болжамды жылдық көлемі; Амес - нақты тексерілген айдағы тасымалданған жолаушылар саны; 12-жылдағы айлар саны;	1) прогнозный объем (количество) перевозок пассажиров для вновь открываемых регулярных маршрутов определяется по результатам фактических перевозок пассажиров на маршруте в течение месяца и определяется по формуле: $Q_{г.расчет} = Q_{месх12}$; формула (13) где: $Q_{г.расчет}$ - общий прогнозный годовой объем перевозок пассажиров на маршруте; $Q_{мес}$ - количество фактически перевезенных пассажиров за месяц; 12 - количество месяцев в году;	Жаңадан ашылатын маршрут үшін бір ай ішінде тасымалданған жолаушылар саны маршрутта тасымалдаудан түскен кіріс негізінде айқындалады.
Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің " _____ " _____				

2018 "Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 25 тамыздағы № 883 бұйрығына өзгерістер енгізу туралы" Қазақстан Республикасы Қаржы министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 25 тамыздағы № 883 бұйрығына өзгерістер енгізу туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 31 тамыздағы № 589 бұйрығымен бекітілген" әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларын бекіту туралы " (Әлеуметтік маңызы бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидалары).)

39	8 қосымша	жоқ	Жергілікті атқарушы орган мен тасымалдаушы арасындағы әлеуметтік маңызы бар маршруттарды автомобиль көлігімен субсидиялау жөніндегі Үлгі шарт " қосымшасы қосымша қосылсын»	Кәсіпкерлерге теріс әсер ететін артық талаптарды болдырмау үшін заңнама баптарын сақтау үшін барлық тасымалдаушылар үшін үлгі шарт қажет
40	2-1-қосымшаның "маршрут құнын есептеу" деген 6-бағаны мынадай редакцияда жазылсын:	Жолаушылар тасымалының болжамды саны жыл	Болжамды кіріс бір жылдың ішінде	Маршруттың құнын есептеу үшін жолаушылар саны емес, кірістер қажет. Қоғамдық көлікті әр түрлі санаттағы жолаушылар пайдаланады, атап айтқанда жергілікті өкілетті органдардың шешіміне сәйкес жеңілдікпен және тегін жол жүрумен. Әр түрлі санаттағы жолаушылар жолақысын әр түрлі төлейді, соның ішінде Қарағанды қаласында 80 тг. - тарифті толық төлеу, 50 және 40 тг.- жеңілдікті, 60

				теңге-экспресс маршруттарда, сондай-ақ қоғамдық көлікті тегін пайдаланатын және ақыр соңында табысқа аудару қажет жолаушылардың басқа да санаттары.
41	11-1 тармақ. 2 тарау	жоқ	11-1. Төтенше жағдайлар және карантиндік шектеулер режимінің қолданылуы кезеңінде әлеуметтік маңызы бар қатынастарда жолаушылардың жол жүргені үшін қолданыстағы құн қайта қаралмайды. Тасымалдаушылардың жолаушыларды әлеуметтік маңызы бар тасымалдауды жүзеге асыруға байланысты залалдарын субсидиялау іс жүзінде тасымалданған жолаушыларды ескере отырып, осы Қағидалардың 7-10 – тармақтарына сәйкес есептік тарифті айқындау жолымен жүзеге асырылады. Комиссия осы Қағидалардың 7-тармағына сәйкес тасымалдаушыдан есеп айырысулар түскен күннен бастап 7 жұмыс күні ішінде есептік тарифті айқындайды.	Төтенше жағдай кезінде адамдардың тиісті рұқсатсыз жүруіне тыйым салынады немесе шектеледі және автобус салонындағы жолаушылар саны шектеледі, бұл тұрақты автобус маршруттарын дағы жолаушылар ағынының күрт төмендеуіне әкеледі.
42	4-тараудың 20-тармағы	20. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды жүзеге асыру кезінде автобустарда (шағын автобустарда) жол	20. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды жүзеге асыру кезінде автобустарда (шағын автобустарда) жол ақысын төлеудің электрондық	Маршруттарда тек лизингке сатып алынған автобустар жұмыс істейді

		ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдалану кезінде белгілі бір кезеңге арналған маршрут құнының есебі немесе жұмыстардың (көрсетілетін қызметтердің) белгілі бір көлемін орындау үшін мынадай түрдегі экономикалық-математикалық модель пайдаланылады: $ЗМ = (З_{пс} + (З_{п} + З_{н}) * R) * KCC$ Формула (1) онда: ЖПҚ-тасымалдаушының жылжымалы құрамды сатып алуға нормативтік шығындарының жалпы сомасы (сыйымдылығы орташа және үлкен жылжымалы құрамды сатып алу бойынша лизингтік төлемдер немесе амортизация, Көлік құралдарын сақтандыру құны);	жүйесін пайдалану кезінде белгілі бір кезеңге арналған маршрут құнының есебі немесе жұмыстардың (көрсетілетін қызметтердің) белгілі бір көлемін орындау үшін мынадай түрдегі экономикалық-математикалық модель пайдаланылады: $СМ = (З_{пс} + (З_{п} + З_{н} + З_{асп} + З_{эб}) * R) * K_{хдс}$ Формула (1) онда: ЖПҚ-тасымалдаушының жылжымалы құрамды сатып алуға нормативтік шығындарының жалпы сомасы (орташа және үлкен сыйымдылықтағы жылжымалы құрамды сатып алу бойынша лизингтік төлемдер және лизингке сатып алынбаған маршрутта бекітілген автобустардың амортизациясы, Көлік құралдарын сақтандыру құны); Засп-автовокзалдардың, автостанциялардың және жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің шығындарын ескеретін шығындар; ЭБЖ-жолаушыларды электрондық билеттеу операторының көрсетілетін қызметтерін ескеретін шығындар	
43	4-тараудың 21-тармағының 3-тармақшасы	3) жылжымалы құрамды сатып алу бойынша лизингтік төлемдер болмаған жағдайда маршрутта бекітілген автобустар бойынша амортизациялық аударымдар сомасы олардың жалпы	3) жылжымалы құрамды сатып алу бойынша лизингтік төлемдермен қатар олардың жалпы жүрісіне есептегенде, маршрутта бекітілген, лизингке алынбаған автобустар бойынша амортизациялық	Маршруттарда тек лизингке сатып алынған автобустар жұмыс істейді.

		жүрісіне есептегенде өтелуге жатады. Мына формула бойынша есептеледі:	аударымдар сомасы өтелуге жатады. Мына формула бойынша есептеледі:	
44	4-тараудың 21-тармағының 4-тармақшасы	ҒТ-автобус жүрісінің 100 километріне литрмен отын шығысының базалық нормасы "Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдары үшін жанар – жағармай материалдары шығыстарының және автокөлікті күтіп-ұстауға арналған шығыстардың нормаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 11 тамыздағы № 1210 қаулысына (бұдан әрі-отын шығысының нормалары) сәйкес айқындалады.	ҒТ-автобус жүрісінің 100 километріне литрмен отын шығысының базалық нормасы "Қазақстан Республикасының мемлекеттік органдары үшін жанар – жағармай материалдары шығыстарының және автокөлікті күтіп-ұстауға арналған шығыстардың нормаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2009 жылғы 11 тамыздағы № 1210 қаулысына (бұдан әрі-отын шығысының нормалары) сәйкес айқындалады. Егер қаулыда отын шығысының базалық нормасы болмаса, тасымалдаушы тиісті зертханалық немесе өзге де зерттеулер жүргізу арқылы шығыс нормаларын анықтауға мүмкіндігі бар ұйымдарға жүгіне алады.	Қаулыда маршруттарда пайдаланылатын жылжымалы құрам маркаларының болмауы
45	4-тараудың 21-тармағының 6-тармақшасы	б) расходы на проведение ремонтов и технических обслуживаний автобусов принимаются как 10 % (для автобусов со сроком эксплуатации до 3 лет), 15% (для автобусов со сроком эксплуатации от 3 до 7 лет) и 20 % (для автобусов со сроком эксплуатации более 7 лет) от стоимости автобусов, закрепленных для обслуживания данного маршрута.	б) автобустарға жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді жүргізуге арналған шығыстар осы маршрутқа қызмет көрсету үшін бекітілген автобустардың құнынан 10 % (пайдалану мерзімі 3 жылға дейінгі автобустар үшін), 15% (пайдалану мерзімі 3 жылдан 7 жылға дейінгі автобустар үшін) және 20 % (пайдалану мерзімі 7 жылдан асатын автобустар үшін) ретінде қабылданады.	Парктің жоғары техникалық дайындығы үшін автобустарды жөндеу мен оларға техникалық қызмет көрсетуді қаржыландыруды, қосалқы бөлшектер, материалдар сатып алуды және жоғары білікті мамандарды

				ұстауды қамтамасыз ету қажеттілігі
46	4-тараудың 21-тармағының 7-тармақшасы	7) маршруттағы автобустардың жылдық жүрісіне есептегендегі автошиналарға арналған пайдалану шығыстары мынадай формула бойынша айқындалады:: формула (9) Цш-есептеу сәтіне теңгемен шиналардың бір жиынтығын (шина, камера, айналма лента) сатып алу бағасы; m-автобустағы доңғалақтар саны (қосалқы доңғалақсыз); Лоб-маршрутқа қызмет көрсету кезіндегі автобустардың жалпы жылдық жүрісі. ш-Автошина жүрісінің пайдалану нормасы отын шығысының нормаларына сәйкес анықталады, км; Кш-автошиналар жүрісінің пайдалану нормаларын түзету коэффициенті отын шығысының нормаларына сәйкес айқындалады;	7) маршруттағы автобустардың жылдық жүрісіне есептегендегі автошиналарға арналған пайдалану шығыстары мынадай формула бойынша айқындалады:: формула (9) Цш-есептеу сәтіне теңгемен шиналардың бір жиынтығын (шина, камера, айналма лента) сатып алу бағасы; m-автобустағы доңғалақтар саны (қосалқы доңғалақсыз); Лоб-маршрутқа қызмет көрсету кезіндегі автобустардың жалпы жылдық жүрісі. ш-Автошина жүрісінің пайдалану нормасы отын шығысының нормаларына сәйкес анықталады, км; Егер қаулыда автошиналар жүрісінің пайдалану нормасы болмаса, тасымалдаушы тиісті зертханалық немесе өзге де зерттеулер жүргізу арқылы жүру нормаларын анықтауға мүмкіндігі бар ұйымдарға жүгіне алады. Кш-автошиналар жүрісінің пайдалану нормаларын түзету коэффициенті отын шығысының нормаларына сәйкес айқындалады;	Қаулыда Автошина модельдерінің болмауы
47	3-3-Қосымшаның 8-Тармағы	Мемлекеттік қызметті көрсету үшін қажетті құжаттар тізбесі п. т. 9) қалалық маршруттар бойынша рейстердің орындалғанын растайтын диспетчерлік қызмет құжаты (бар болса).	Мемлекеттік қызметті көрсету үшін қажетті құжаттар тізбесі п. т.9) GPS навигациялық жүйесімен расталған қалалық маршруттар бойынша рейстердің орындалғанын растайтын диспетчерлік қызмет құжаты (бар болса).	Адам факторының болуын азайтуы

48	4-1 қосымша	№ р/ б	Барлы қ шығыс тар, оның ішінде баптар бойын ша	Сома сы, мың теңге		№ р / б	Ма рш ру тт ың ат ау ы (м ар шр ут нө мі рі)	М а р ш у р ы р і (а т а у ы)	Та сы ма лд ың ор ын да лғ ан кө ле мі (к м.)	Ма рш ру тт ың жа лп ы құ ны , те ңг е	Ж ол ау ш ыл ар ды тас ы ма лд ау да н түс ке н қа ра жа т, те ңг е	Маршрутқа арналған шығыстар 4- тарауға сәйкес айқындалған және вкм тасымалының орындалған көлемі 1км маршруттың құнына сүйене отырып айқындалады., яғни маршруттағы жүгіріс
		1	2	3		1	2	3	4	5	6	

Қазақстан Республикасының заңнамасын бұзғаны үшін жауапкершілікті арттыру жөніндегі ұсынымдар

Әкімшілік құқық бұзушылық туралы "ҚР Кодексі"

49	571-бапта 2-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:	2. Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бұзу - Жеке тұлғаларға - бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне - он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне - он бес, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне жиырма бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.	2. Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бұзу - Жеке тұлғаларға - он бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне - жиырма бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне - қырық, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне алпыс айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. Бұзушылық қосымша көлік құралын ұстауға, жеткізуге және пайдалануға тыйым салуға әкеп соғады.	
50	571-бап 2-2-тармақпен толықтырылсын	жоқ	2-2. Автомобиль тасымалдаушысының жолаушылар мен багажды ақылы немесе жалдау бойынша	Толықтыру жолаушылар тасымалының қауіпсіздігі мен сапасын

			қоғамдық көлікке қойылатын талаптарға сәйкес келмейтін көлік құралдарымен, жеңіл автомобильдермен тасымалдауды жүзеге асыруы Жеке тұлғаларға – бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – он, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – он бес, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне жиырма бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады.	қамтамасыз етпейтін заңсыз тасымалдардың жолын кесу мақсатында енгізіледі.
51	Қосымша 572-1-бап енгізілсін.	жоқ	572-1-бап. Қазақстан Республикасының автомобиль көлігі туралы заңнамасын бұзу 1. Жергілікті атқарушы органның "автомобиль көлігі туралы" Қазақстан Республикасының Заңында көзделген әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалдарының залалдарын субсидиялау жөніндегі міндеттерді орындамауы - лауазымды адамдарға - елу айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. 2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған іс - әрекет - лауазымды адамдарға - уәкілетті органның басшысы лауазымын атқаруға тыйым сала отырып, жүз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. 3. Уәкілетті органның	

			автомобиль көлігі саласындағы мемлекеттік саясатты іске асыру жөніндегі міндеттерді орындамауы және (немесе) тиісінше орындамауы – лауазымды адамдарға - елу, ал қайталап бұзушылықтар болған кезде - бір жүз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады, басшы лауазымын атқаруға тыйым салынады 	
52	Қосымша 577-1-бап енгізілсін.	жоқ	577-1-бап. Автомобиль көлігі саласында медициналық куәландыру жөніндегі талаптарды бұзуі. Автомобиль тасымалдаушысының жолаушылар мен жүктерді тасымалдау үшін қауіп төндіретін автомобиль көлігі саласындағы медициналық куәландыру жөніндегі талаптарды сақтамауы, - елу айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. 2. Осы баптың бірінші бөлігінде көзделген, әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін бір жыл ішінде қайталап жасалған іс-әрекет, - жүз айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға әкеп соғады. Автокөлік құралдары жүргізушілерін рейс алдында және рейстен кейін медициналық куәландырудан өтпеу - автомобиль тасымалдаушысы жауапкершілігінің және тиісті бақылаудың	

			болмауына байланысты автомобиль көлігі саласындағы ең көп таралған бұзушылық. Бұл әсіресе автобустар мен таксилердің заңсыз жолаушылар тасымалында айқын көрінеді. Осы тармақты енгізу бақылау органдарына ҚР заңнамасының сақталуын бақылауды күшейтуге мүмкіндік береді.	
Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м. а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 348 бұйрығымен бекітілген Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастырудың үлгілік шарты				
53	4-тармаққа өзгерістер енгізілсін	4. Тасымалдаушы осы Шарт жасалған күннен бастап екі жыл өткеннен кейін маршрутта пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды, троллейбустарды осы Шарттың барлық қолданылу мерзіміне осы Шартқа 1-қосымшаға сәйкес жаңартуға міндетті.	4. Тасымалдаушы Шарттың бүкіл қолданылу мерзімі ішінде конкурс қорытындылары бойынша маршрутта пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды, троллейбустарды осы Шарттың бүкіл қолданылу мерзіміне осы Шартқа 1-қосымшаға сәйкес жаңартуға міндетті. Егер Шарттың бүкіл мерзімі ішінде тасымалдаушы конкурстық ұсыныстарда мәлімделген жылжымалы құрамды жаңартуды жүргізбесе, онда ол шарттың қолданылу мерзімі өткеннен кейін осы бағыттар бойынша келесі конкурсқа жіберілуге тиіс емес. Егер жылжымалы құрамды жаңарту жүргізілсе және тасымалдаушы бұл туралы конкурсты ұйымдастырушыны шарт мерзімі аяқталғанға дейін кемінде 60 күн бұрын хабардар етсе, онда осы	Жылжымалы құрам паркін 2 жылда жаңартуды іске асыру іс жүзінде мүмкін емес: - мемлекеттік субсидиялардың болмауы; - маршруттардағы жолаушылар ағынының төмендігі; - Семей-Астана және Семей-Қарағанды бағыттарында жаңа темір жол рейстерінің ашылуы; - жаңа автобустардың жоғары құны (150 мың АҚШ долл.); АҚШ долл. - 60-80 млн. теңге); - өтелу мерзімі 9-10 жыл болған кезде 2 жыл ішінде жаңарту мүмкін емес; - уақытылы жаңартуды

			Шарт автоматты түрде келесі конкурстық кезеңге, бірақ кемінде 5 жылға ұзартылады. Егер жылжымалы құрамды жаңарту пайдалану мерзімі қысқа, өтеу мерзімі маршруттар бойынша шарттың қолданылу мерзімінен асатын жаңа автобустарды немесе автобустарды сатып алуға кредит беру немесе лизинг шарттарының болуы себебінен қарыз қаражаты есебінен жүргізілмейтін болса, онда осы кезеңде конкурсты ұйымдастырушы тасымалдаушыға шартты мерзімінен бұрын бұзуға байланысты ешқандай санкция қолданбауға тиіс.	қамтамасыз етпейтін төмен тариф.
"Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы" 2017 жылғы 25 желтоқсандағы №120-VI Қазақстан Республикасының Кодексі (Салық кодексі)				
54	290-бап, 2-тармақ Кодексінің	жоқ	5) Автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдау бойынша қызметтер көрсету қалалық және қала маңындағы тасымалдарды жүзеге асыру кезінде	Жолаушылар тасымалындағы кәсіпкерлердің қаржылық жағдайын жақсартуға мүмкіндік береді, автобустар паркін жаңартуға мүмкіндік береді. Парктің тозуы 70% -дан астамды құрайды, осыған байланысты жыл сайын 3000 бірлік автобустарды жаңарту қажеттілігі

				туындап отыр.
55	394 бап	жоқ	44) қалалық және қала маңындағы тұрақты тасымалдарды жүзеге асыру кезінде автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдау жөніндегі қызметтер	Жолаушылар тасымалындағы кәсіпкерлердің қаржылық жағдайын жақсартуға мүмкіндік береді, автобустар паркін жаңартуға мүмкіндік береді. Парктің тозуы 70% - дан астамды құрайды, осыған байланысты жыл сайын 3000 бірлік автобустарды жаңарту қажеттілігі туындап отыр.

Салыстырмалы кестеге ұсыныстар

«Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы "Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрі бұйрығының жобасына»

№ р/б	Құрылымдық элемент	Қолданыстағы редакция	Ұсынылған редакция	Түзетулер енгізу қажеттілігінің негіздемесі
1.	3-1 тармағымен толықтырылсын	Жоқ	3-1) Орталық диспетчерлік қызмет- Қалалық жолаушылар көлігінің диспетчерлік жүйесін бірыңғай ұйымдастыруды және оның жұмыс істеуін қамтамасыз ететін заңды тұлға;	Осыған байланысты Ережелерде қалалық жолаушылар көлігінің орталық диспетчерлік қызметі туралы түсінік жоқ.
	7-1 тармақшасымен	Жоқ	7-1) билет-есепке алу парағы - қағаз нысанында жол жүру құжаттарын (билеттерді) есепке алу және өткізу, сондай-ақ кірістерді жинау мен алуды бақылау жүргізілетін қатаң есептілік құжаты;	Жол ақысын электронды төлеу жүйесі болмаған жағдайда, кірістер алу жүйесінің ашықтығын қамтамасыз ету мақсатында

	12-1 тармағымен	Жоқ	12-1. Жолаушылар мен багажды автомобиль көлігімен тұрақты тасымалдаудың маршруттық желісін қалыптастыру кезінде жергілікті атқарушы органдар соңғы пункттерде автобустардың тұруы кезінде жүргізушілер мен кондукторлардың санитариялық-гигиеналық жағдайлар жасау, ыстық тамақ беру және қысқа мерзімді демалуы үшін пункттер ұйымдастырады.	Қоғамдық көлікте көрсетілетін қызметтердің сапасын арттыру мақсатында
	Толықтыру 23-1 тармағымен	Жоқ	23-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдауды жүзеге асыру кезінде тасымалдаушы жол жүру құжаттарын (билеттерді) есепке алуды және сатуды, сондай-ақ қолма-қол түсімді жинауды және кіріс алуды бақылауды қамтамасыз етеді.	Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдау саласында экономиканың ашықтығын қамтамасыз ету.
	24-1 тармақпен толықтырылсын	Жоқ	24-1. Бір қалада (ауылда) қалалық жолаушылар көлігін орталық диспетчерлендіруді бір заңды тұлға жүзеге асырады.	Ережелерде қалалық жолаушылар көлігінің орталық диспетчерлік қызметінің жұмысы жоспарланбағанына байланысты. Ережеде осы талаптың болмауы қалалық жолаушылар көлігінің екі диспетчерлік қызметін құруға әкелді.

	Толықтыру Параграф 3-1	Жоқ	Параграф 3-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдаудан кірістер жинауды және алуды бақылауды жүзеге асыру тәртібі	Ережелерде табыс алудың ашықтығын қамтамасыз ету жоспарланбағандықтан, тасымалды ұйымдастырушылар мен тасымалдаушылар электрондық билеттеу болмаған жағдайда, қолма-қол түсімді жинаудың толықтығын қалай ұйымдастыруды білмейді.
	26-1 тармақпен толықтырылсын	Жоқ	26-1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен қалалық (ауылдық) және қала маңындағы тұрақты тасымалдаудан табыс алуды жинау мен бақылау билет-есеп парағымен жүзеге асырылады және қолма-қол түсім жинау мен табыс алуды бақылау жүйесімен қамтамасыз етіледі.	
	26-2 тармақпен толықтырылсын	Жоқ	26-2. Кірістерді жинауды және алуды бақылауды жүзеге асыру тәртібі мынадай реттілікпен жүргізіледі: А) тасымалдаушы біржолғы жол жүру құжаттарына (билеттерге) тапсырыс береді); б) тасымалдаушы жолға шығар алдында кондукторларға немесе автобус жүргізушілеріне біржолғы жол жүру құжаттарын (билеттерін) және билет – есеп парағын береді; в) Кондуктор немесе автобус жүргізушісі жол жүру ақысын қабылдайды және жолаушыларға бір реттік жол жүру құжаттарын (билеттерін) өткізеді; г) Кондуктор немесе автобус жүргізушісі рейстер аяқталған соң сатылған билеттердің санын және әрбір рейс үшін қолма-қол ақша сомасын билет-есеп	

			парағына және өсу тәртібімен жүргізеді; д) жұмыс ауысымы аяқталғаннан кейін кондуктор немесе автобус жүргізушісі тасымалдаушыға билет-есепке алу парағына және бақылау парағына сәйкес қолма-қол түсімді тапсырады; е) билеттерді есепке алу мен сатуды, кірістерді жинауды және алуды бақылауды бақылаушылардың желілік қызметі жүзеге асырады.	
4	27 тармақ	27. Жолаушыларды автокөлік құралына отырғызу және түсіру мынадай ретпен жүргізіледі:... 1) микроавтобустарда алдымен Жолаушыларды түсіру, содан кейін отырғызу жүргізіледі; 2) екі есігі бар автобустарда жолаушыларды түсіру екі есік арқылы, ал отырғызу артқы есік арқылы жүргізіледі; 3) үш және одан да көп есігі бар автобустарда жолаушыларды түсіру барлық есіктер арқылы, ал отырғызу алдыңғы есіктен басқа барлық есіктер арқылы жүргізіледі.	27. Жолаушыларды автокөлік құралына отырғызу және түсіру мынадай ретпен жүргізіледі: 1) микроавтобустарда алдымен Жолаушыларды түсіру, содан кейін отырғызу жүргізіледі; 2) екі есігі бар автобустарда жолаушыларды түсіру екі есік арқылы, ал отырғызу алдыңғы есік арқылы жүргізіледі; 3) үш және одан да көп есігі бар автобустарда жолаушыларды отырғызу және түсіру барлық есіктер арқылы жүргізіледі.	Үш есігі бар автобустар үшін тек алдыңғы есікпен отырғызуды шектеу аялдамада автобустардың кептелуіне және жолаушылардың қолайсыздығына әкеледі. Үш есікті автобус ұзын (әсіресе артикуляцияланған) және жолаушы үшінші есікке басқа жолаушыларға толы салоннан өтуге мәжбүр болады. Сонымен қатар, Алматыда электронды билеттерге арналған терминалдар әр есікке қарама-қарсы орнатылған. Нұр-сұлтан қаласының тәжірибесін бүкіл елге таратуға болмайды.

5	189-1 тармақпен толықтырылсын	Жоқ	189-1. Маршрутқа (маршруттарға) құқықты үшінші тарапқа беру фактісінің белгілері: а) егер маршруттың (маршруттардың) кірісі жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастыру шартын жасасқан тасымалдаушының кірісі ретінде толық көлемде тіркелмесе; б) егер жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауға қызмет көрсететін автокөлік құралдарының әрбір бірлігі бойынша тасымалдаушының жолаушылар алдындағы азаматтық-құқықтық жауапкершілігі жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастыру шартын жасасқан тасымалдаушыға ресімделмеген болса; в) егер, тұрақты автомобиль тасымалдары жолаушылар мен багажды автобустар немесе шағын автобустар өзге заңды негіздерде маршруттарға қызмет көрсету құқығын растайтын тиісті куәліксіз жүзеге асырады.	Берілу белгілерін анықтамай маршрутқа жұмыс істеу құқығы жұмыс істемейді пункт маршрутқа жұмыс істеу құқығын беруге тыйым салынады. Беру белгілерін анықтау маршрутқа құқық беру фактісін анықтауға мүмкіндік береді құқық үшінші тарапқа. Көрсетілген белгілер жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдауды ұйымдастыру шартын жасасқан тасымалдаушының жауапкершілігін нақтылайды.
---	-------------------------------	-----	---	--

6	197-1 тармағымен толықтырылсын	Жоқ	197-1. Жолаушыларды тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыратын автокөлік құралының жүргізушісінде құжаттардың болуы: 1) боргтық журнал; 2) жолаушыларды тасымалдау шарты; 3) қозғалыс маршруты, жолаушыларды отырғызудың және түсірудің бастапқы және соңғы пункті; 1) 4) жол парағы және жолаушылар тізімі.	Қозғалыс қауіпсіздігіне қойылатын талаптарды қатаңдату және жолаушылар мен багажды тұрақты тасымалдау қозғалысының схемасын қайталауды болдырмау мақсатында.
7	200 тармақ	200. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыру кезінде аялдама пункттері жолаушылардың қауіпсіз отырғызылуы мен түсірілуін қамтамасыз етуге тиіс және жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдау маршруттарының аялдама пункттерімен сәйкес келмеуге тиіс. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыру кезінде пайдаланылатын автобустар мен шағын автобустарды жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдау маршруттарының аялдама пункттерінде тоқтату, сондай-ақ оларға жолаушыларды отырғызу және түсіру жүзеге асырылмайды.	200. Аялдама пункттері жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыру кезінде жолаушылардың қауіпсіз отырғызылуы мен түсірілуін қамтамасыз етуі тиіс және жолаушыларды отырғызу және түсіру пункттері жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдау маршруттарының аялдама пункттерінен 150 метрден жақын болмауы тиіс. Жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты емес тасымалдауды жүзеге асыру кезінде пайдаланылатын автобустарды, шағын автобустарды және жеңіл автомобильдерді жолаушылар мен багажды автомобильмен тұрақты тасымалдау маршруттарының аялдама пункттерінде жолаушыларды отырғызуға және түсіруге, сондай-ақ	Аялдамадан қашықтықты орнату керек және бұл қашықтық неғұрлым үлкен болса, соғұрлым тиімді болады, өйткені "сәйкес келмеуі керек" термині заңсыз тасымалдауға әсер ете алмайды. Заңсыз автобус, шағын автобус немесе жеңіл автомобиль аялдамадан 50-100 метр қашықтықта тоқтайды және отырғызу және түсіру орны тұрақты маршруттардың аялдама пункттерімен сәйкес келмейді. Заңсыз

			тоқтатуға тыйым салынады.	иммигранттар заңды бұзбайды. Заңсыз тасымалдаушылардың тұрақты маршруттардың аялдама пункттерінде жолаушыларды отырғызуға және түсіруге тыйым салу қажеттілігі айқын.
--	--	--	---------------------------	--

3Ж-5 есебіне 7-қосымша

Әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын бюджет қаражаты есебінен субсидиялау қағидаларын бекіту туралы "Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 25 тамыздағы № 883 бұйрығына өзгерістер мен толықтыру енгізу туралы "Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің бұйрығына салыстырмалы кестеден үзінді»»

(ҚАО ҰСЫНЫСТАРЫ)

№	Құрылымдық элемент	Қолданыстағы редакция	Ұсынылған редакция	Негіздеме
1	2	3	4	5
1.	11 тармақ	11. Әлеуметтік маңызы бар қатынастарды субсидиялауға жіберілетін сомалар көлемін айқындау: 1) Әдістемеге сәйкес айқындалған жолаушыларды тасымалдауға арналған тариф пен жергілікті атқарушы орган белгілеген әлеуметтік маңызы бар автомобиль	11. Әлеуметтік маңызы бар қатынастарды субсидиялауға жіберілетін сомалар көлемін айқындау: 1) Әдістемеге сәйкес айқындалған жолаушыларды тасымалдауға арналған тариф пен жергілікті атқарушы орган белгілеген әлеуметтік маңызы бар автомобиль	Айқындау жөніндегі тетікті қолдану кезінде субсидиялау көлемін айқындау мәселелерін нақтылау тұрақты автобус тасымалдарын жүзеге

		қатынастарына арналған тариф арасындағы айырма; 2) жыл сайын тасымалдауға жоспарланған жолаушылар саны; 3) қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда, жолаушылар мен багажды болжамды тасымалдау санынан алынатын кірістер мен маршрут бойынша автобустардың жалпы жылдық жүрісіне (км.) сүйене отырып, осы Қағидалардың 4-тарауына сәйкес айқындалған маршрут құны арасындағы айырма ретінде айқындалатын тасымалдарды орындаудан келтірілген залал.	қатынастарына арналған тариф арасындағы айырма; 2) жыл сайын тасымалдауға жоспарланған жолаушылар саны. 3) жолаушылар мен багажды болжамды тасымалдау санынан алынатын кірістер мен маршрут бойынша автобустардың жалпы жылдық жүрісіне (км.) сүйене отырып, осы Қағидалардың 4-тарауына сәйкес айқындалған маршрут құны арасындағы айырма ретінде айқындалатын тасымалдарды орындаудан келтірілген залал.	асыру үшін маршрут құны.
2.	11-1-тармақ, 1-тармақша	жоқ	11-1. Төтенше жағдайлар және карантиндік шектеулер режимінің қолданылуы кезеңінде тасымалдаушылардың жолаушыларды әлеуметтік мәні бар тасымалдауды жүзеге асыруға байланысты залалдарын субсидиялау жүзеге асырылады: 1) Жолаушылар мен багажды тасымалдауды жүзеге асыруға жергілікті атқарушы орган тасымалдауға шектеулер енгізілгенге дейін белгіленген қолданыстағы тарифті қайта қарамай;	Елдегі төтенше жағдай кезеңінде ЖАО белгілеген жол жүру тарифтерін көтеру немесе төмендету орынсыз, өйткені тарифтердің өсуі қала халқының өмір сүруіне теріс әсер етеді және әлеуметтік жарылысқа әкелуі мүмкін, ал тарифтердің төмендеуі тасымалдаушылардың қызметіне теріс әсер етеді, бұл қалалық жолаушылар тасымалының жаппай бұзылуына әкелуі мүмкін.

2.	11-1-тармақ, 2-тармақша	жоқ	2) нақты тасымалданған жолаушыларды ескере отырып және тасымалдаушылардың нақты шығындарын ескере отырып, жолаушылар мен багажды тасымалдауды жүзеге асыруға арналған есептік тарифті қайта қарай отырып;	ТЖ режиміне байланысты адамдардың тиісті рұқсатсыз жүруіне тыйым салынады немесе шектеледі және автобус салонындағы жолаушылар саны шектеледі, бұл тұрақты автобус маршруттарындағы жолаушылар ағынының күрт төмендеуіне әкеледі. Жолаушылар ағынының төмендеуі әдеттегі күнгі ТЖ режиміне дейінгі маршруттың (тердің) табысымен салыстырғанда жолаушыларды тасымалдаудан кірістердің жоғалуына әкеп соқты.
3.	11-2 тармақ	жоқ	11-2. Төтенше жағдайлар және карантиндік шектеулер режимінің қолданылуы кезеңінде әлеуметтік мәні бар жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға байланысты тасымалдаушылардың залалдарын субсидиялауға жіберілетін сомаларды айқындау: 1) Әдістемеге сәйкес айқындалған жолаушыларды тасымалдауға арналған есептік тариф; 2) карантиндік шектеулер кезеңінде	Алдыңғы позицияны негіздеуге ұқсас.

			тасымалданған жолаушылар санының нақты мәндері (электрондық билеттеу болған жағдайда) немесе өткен кезеңнің 12 айындағы тасымалданған жолаушылар санының орташа мәні (электрондық билеттеу болмаған жағдайда)".	
3.	12 тармақ	12. Әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынасын субсидиялауға арналған қаражат көлемі Әдістемеге сәйкес айқындалған жолаушыларды тасымалдауға арналған тариф пен жергілікті атқарушы орган белгілеген тариф арасындағы жылдар бөлінісінде тасымалдауға жоспарланған жолаушылардың жыл сайынғы санына көбейтілген айырма ретінде айқындалады. Қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда, тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауға арналған қаражат көлемі автобустардың маршрут (км) бойынша жалпы жылдық жүрісіне сүйене отырып, осы Қағидалардың 4-тарауына сәйкес айқындалған жолаушылар мен багажды жоспарланған тасымалдау санынан алынатын кірістер мен маршрут құны арасындағы айырма ретінде айқындалады.	12. Әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынасын субсидиялауға арналған қаражат көлемі Әдістемеге сәйкес айқындалған жолаушыларды тасымалдауға арналған тариф пен жергілікті атқарушы орган белгілеген тариф арасындағы тасымалдауға жоспарланған жолаушылардың жыл сайынғы санына көбейтілген айырма ретінде айқындалады. Тұрақты автобус тасымалдарын жүзеге асыру үшін маршруттың құнын айқындау осы Қағидалардың 4-тарауына сәйкес автобустардың маршрут бойынша (км.) жалпы жылдық жүрісін негізге ала отырып, тасымалдаушылардың шығындарын субсидиялауға арналған қаражат көлемі жоспарланатын жолаушылар мен багажды тасымалдау санынан алынатын кірістер мен маршрут құны арасындағы айырма ретінде айқындалады.	Айқындау жөніндегі тетікті қолдану кезінде субсидиялау көлемін айқындау мәселелерін нақтылау тұрақты автобус тасымалдарын жүзеге асыру үшін маршрут құны.
4.	14 тармақ	14. Бекітілген бюджет негізінде тасымалдаушы мен жергілікті атқарушы орган арасында әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынастарын субсидиялау туралы шарт (бұдан әрі - шарт) жасалады, ал тасымалдаушыға субсидиялар төлеу үшін қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол	14. Осы Қағидалардың 11-тармағына сәйкес айқындалған соманың негізінде тасымалдаушы мен жергілікті атқарушы орган арасында әлеуметтік маңызы бар автомобиль қатынастарын субсидиялау туралы шарт (бұдан әрі - шарт) жасалады, ал тасымалдаушыға субсидиялар төлеу үшін	Шарт тасымалдаушының көрсеткіштеріне ықпал ету мүмкіндігі бар үшінші тұлғалардың қатысуынсыз тасымалдаушы мен бюджеттік бағдарлама

	ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда, шарт жергілікті атқарушы орган, тасымалдаушы және Уәкілетті ұйым арасында жасалады.: 1) осы Қағидаларда айқындалған тараптардың міндеттемелері; 2) жылдар бойынша бөліністе үш жыл ішіндегі жолаушылар тасымалының болжамды саны; 3) жылдар бөлінісінде үш жылдағы субсидиялау сомасы; 4) белгіленген тариф (тарифтер торы); 5) Әдістемеге сәйкес белгіленген маршрут бойынша тариф; 6) қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда жылдар бөлінісінде үш жыл ішіндегі маршруттағы (км) болжамды жиынтық жүріс; 7) қайтару туралы міндеттеме	қалалық (ауылдық) немесе қала маңындағы қатынастарда жол ақысын төлеудің электрондық жүйесін пайдаланған жағдайда, шарт жергілікті атқарушы орган, тасымалдаушы және Уәкілетті ұйым арасында жасалады, ол мыналарды көздейді.: 1) осы Қағидаларда айқындалған тараптардың міндеттемелері; 2) жылдар бойынша бөліністе үш жыл ішіндегі жолаушылар тасымалының болжамды саны; 3) жылдар бөлінісінде үш жылдағы субсидиялау сомасы; 4) белгіленген тариф (тарифтер торы); 5) Әдістемеге сәйкес белгіленген маршрут бойынша тариф; 6) маршрут бойынша автобустардың жалпы жылдық жүрісін негізге ала отырып, осы Қағидалардың 4-тарауына сәйкес тұрақты автобус тасымалдарын жүзеге асыру үшін маршруттың құнын айқындау кезінде жылдар бөлінісінде үш жыл ішіндегі маршруттағы болжамды жиынтық жүріс (км.); 7) ұсынылған растайтын құжаттар сәйкес келмеген кезде заңсыз алынған субсидияларды қайтару туралы міндеттеме қамтылуға тиіс. 8) ұсынылған растау құжаттарына сәйкес келмеген субсидияларды төлеу туралы міндеттеме.	әкімшісі арасында жасалады. Айқындау жөніндегі тетікті қолдану кезінде субсидиялау көлемін айқындау мәселелерін нақтылау тұрақты автобус тасымалдарын жүзеге асыру үшін маршрут құны. "Айна" міндеттемесін белгілеу.
--	--	---	--

Оператор арасындағы Электрондық билеттеу операторы мен тасымалдаушы арасындағы үлгілік шарттың жобасы

Қоғамдық көлікте жол ақысын төлеудің және есепке алудың автоматтандырылған жүйесінің жұмыс істеуін және кешенді сүйемелдеуді қамтамасыз ету бойынша қызметтер көрсетуге арналған шарт

«_____» _____ 202__ ж.

ЖШС " _____ " бұдан әрі Оператор деп аталатын жол жүру (электрондық билеттеу) есебі мен төлемінің автоматтандырылған жүйесінің құқық иеленушісі _____. ЖШС _____ бұдан әрі Тасымалдаушы атынан _____, негізінде әрекет ететін _____, екінші жағынан, бірлесіп тараптар деп атала отырып - Тараптар, дамыту және жетілдіру мақсатында өзара қарым-қатынастарындағы жолаушылар тасымалдау саласындағы қоғамдық көлікпен (аймақ, қала, облыс) осы Шартты жасасты (бұдан әрі – Шарт).

Терминдер мен анықтамалар:

Жол жүруді есепке алу мен оған ақы төлеудің автоматтандырылған жүйесі (бұдан әрі - АБЖАЖ) - көлік құралдарының мамандандырылған жабдығын және көлік карталарын іске асыру/іске қосу пункттерін, ақпаратты өңдеудің жергілікті орталықтарын және ақпаратты өңдеудің Өңірлік орталығын қамтитын аумақтық бөлінген аппараттық-бағдарламалық кешен.

Көлік картасы (бұдан әрі-КК) - MIFARE микропроцессорлық контактісіз картасы, ол жол жүру ақысын төлеуге және тасымалдаушының жалпы пайдаланымдағы көлігімен жолаушыларды есепке алуға мүмкіндік береді. ТК ТП АБЖ операторының меншігі болып табылады.

Жолаушы - шарт жасасуға ниет білдірген не муниципалдық білім белгілеген тасымалдаушының маршруттары бойынша АБЖП жабдығымен жаратқандырылған тасымалдаушының жер үсті көлігінде тасымалдау шартын жасасқан жеке тұлға.

Көлік картасын іске қосу - көлік картасының қолданылу мерзімін және жол жүрулер санын немесе көлік картасын пайдалана отырып жол жүру үшін теңгедегі ақша баламасын белгілеу жөніндегі операция.

Транзакция - толықтыру терминалы, көлік терминалы және жүйенің бағдарламалық-аппараттық кешені арасындағы деректермен ақпараттық алмасу. Транзакция жүйеде Көлік картасын пайдалана отырып операцияны жасау нәтижесінде қалыптасады және жолаушының көлік картасын пайдалана отырып операцияны жасау фактісін растау болып табылады.

Есепті ай - күнтізбелік ай.

Есепті айдың онкүндігі - күнтізбелік айдың он күні.

Ақпарат - жасалған транзакциялар және ТК белсендіру туралы ақпарат.

Жол жүрмеген сапарлар - жолаушының ТК сатып алу/толықтыру жолымен тасымалдаушының жер үсті көлігіндегі сапарлары үшін төлеген, тасымалдаушының жолаушы алдындағы өз міндеттемелерін орындамауына байланысты емес негіздер бойынша жүзеге асырмаған (мысалы: Жолаушының ТК жоғалтуы, ТК қолданылу мерзімінің өтуі және т.б.).

Бақылау-тексеру басқармасы (бұдан әрі-БТБ) - тасымалдаушының әрбір көлік бірлігінде (автобустар, шағын автобустар, троллейбустар) жолаушылардан ақша қаражатын жинауды толық қамтамасыз етуге бағытталған іс-қимылдарды күнделікті жасауға жауапты оператордың құрылымдық бөлімшесі).

Сервистік қызметі - ӨҚЕАЖ-дың жұмыс қабілеттілігін тәулік бойы және жыл бойы қамтамасыз етуге бағытталған іс-қимылдарды жасауға жауапты оператордың құрылымдық бөлімшесі.

Регламент – ЖТҚ, сервистік қызмет қызметін және осы бөлімшелердің тасымалдаушымен өзара іс-қимылын регламенттейтін нормативтік акт. Бекітілген Регламенттерсіз осы шарт жарамсыз.

ЖКБ – "Әкімдік қаласының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы»

1. Шарттың мәні

1.1. Осы Шарт бойынша Оператор өз есебінен тасымалдаушының жердегі көлігін көлік картасының көліктік қосымшасын қолдану үшін ББ АБЖ жабдығымен жарақтандырады.

Тасымалдаушы өзіне жолаушылар алдындағы міндеттерді жүктей отырып, жолаушылардан Ақшалай қаражаттардың жиналуын толық қамтамасыз етуге бағытталған іс-әрекеттер жасауға операторға өтеулі негізде өкілеттік беретін, АБЖЖ жабдықтарымен жарақтандырылған,өзінің жерүсті көлігімен жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға міндеттенеді.

1.2. Тараптар КРУ мен Тасымалдаушының, сервистік қызметтің және тасымалдаушының өзара іс-қимыл регламентін (осы Шартқа № 5 және 6-қосымша), сондай-ақ қажет болған жағдайда осы Шарттың қолданылу кезеңінде осы Шартты орындау шеңберінде талап етілуі мүмкін өзге де құжаттарды құрастыруды бірлесіп бекітеді.

1. Тараптардың құқықтары мен міндеттері **Тасымалдаушы міндеттенеді:**

2.1. Тараптар арасындағы жедел өзара іс-қимылға жауап беретін жауапты тұлғаларды тағайындау (АЖБАЖ жабдығының техникалық мәселелері, желідегі жылжымалы құрамның техникалық ақауы болған жағдайда АЖБАЖ жабдығын ауыстыру жөніндегі техникалық мәселелер, қаржы мәселелері);

2.2. Кеа-мен жасалған шартқа сәйкес және ҚР қолданыстағы заңнамасының талаптарына сәйкес АБЖ жүйесін пайдалана отырып, жолаушыларды тасымалдау қызметтерін көрсету;

ТК және одан әрі банк карталарын, сондай-ақ басқа да төлем технологияларын қабылдауға, бұл ретте оларды тасымалдаушының жабдықталған көлік құралдарында жолаушыға қабылдаудан бас тартуға құқығы жоқ.

2.3. есепті айда жүзеге асырылған Жолаушылар тасымалы үшін оператордан аударылатын ақшалай қаражатты қабылдау;

2.4. ақпараттық өзара іс-қимыл регламентіне (осы Шартқа №1 қосымша) сәйкес Тараптардың Шарт бойынша өз міндеттемелерін орындауы үшін қажетті құжаттар мен ақпаратты ұсыну;

2.5. қажет болған кезде оператормен жүзеге асырылған жолаушылар тасымалдарының саны және олардың үлгілері/түрлері бойынша аралық салыстыруларды жүзеге асыру;

2.6. өзінің жылжымалы құрамына (маршруттық көлік құралдарына) орнату үшін қажетті борттық және диспетчерлік Жабдықты пайдалануға қабылдау және оның сақталуы үшін №қосымшаға сәйкес толық материалдық жауапты болу ____ ;

2.7. оператормен келісім бойынша АБЖБЖ-ның жұмыс істеуі үшін қажетті борттық және диспетчерлік жабдықты орнату және одан әрі техникалық қызмет көрсету үшін Оператор қызметкерлеріне өзінің маршруттық көлік құралдарына және үй-жайларына қол жеткізуді ұсыну;

2.8. ай сайын, есепті айдан кейінгі айдың бесінші күнінен кешіктірмей оператормен осы Шартқа №2 қосымшада белгіленген нысан бойынша орындалған жұмыстар/қызметтер актісіне (есебіне) қол қою.

Тасымалдаушы құқылы:

2.9. оператордан шарт бойынша, оның ішінде ЖТҚ және сервистік қызмет қызметі бойынша өз міндеттемелерін тиісінше орындау үшін қажетті ақпаратты сұрату және алу;

2.10. оператормен жүзеге асырылған жолаушылар тасымалдарының (транзакциялар мен Активациялардың) саны бойынша ақпаратқа қатысты салыстырып тексеруді жүзеге асыру);

2.11. оператордың алдын ала міндетті хабарламасы бойынша жолаушылар тасымалын жүзеге асыру үшін пайдаланылатын, АББАЖ-мен жабдықталған көлік құралдарын ауыстыру;

2.12. 3.2 т.сәйкес орындалған жұмыстар үшін оператордан ақшалай қаражатты уақтылы алу.;

2.13. тасымалданған жолаушылар саны және Оператор аударуға жататын ақша қаражатының саны туралы ақпаратты есепті айдан кейінгі айдың 5-інен кешіктірмей, кез келген уақытта жедел ақпарат алуға;

2.14. сарапшылар ретінде үшінші тұлғаларды тарта отырып, тасымалданған жолаушыларды есепке алу мен кірістерді бөлудің дұрыстығына тексеру жүргізу;

2.14.1. Оператордың құзыретіндегі және/немесе жауапкершілік аймағындағы себептер бойынша транзакциялар санының және/немесе транзакциялар бойынша түсімнің алдыңғы күнмен салыстырғанда күніне 10 (он) және одан да көп пайызға төмендеуін білдіретін осы Шарттың талаптарын елеулі түрде орындамаған жағдайда, тасымалдаушы өтемақы талап етуге және оператордың комиссия мөлшерінің төмендеуіне құқығы бар.

Оператор міндеттенеді:

2.15. Тараптар арасындағы жедел өзара іс-қимыл үшін жауапты адамдарды тағайындау;

2.16. шарт бойынша өз міндеттерін шарт талаптарына сәйкес тиісті түрде орындау;

2.17. осы Шарттың №3 қосымшасында көрсетілген ТК бойынша тасымалдаушы тасымалдайтын жолаушыларды есепке алу бойынша іс-қимылдарды жүзеге асыруға, оның ішінде, бірақ шектелмей, ТК таратуға (өткізуге), ТК өткізу есебіне жолаушылардан ақшалай қаражатты қабылдауға, оларды іске қосуға және барлық санаттағы жолаушылардың сапарлары туралы ақпаратпен транзакцияларды толықтыруға, қабылдауға, өндеуге және сақтауға және деректер базасын жүргізуге;

2.18. 3.2 т.сәйкес тасымалдаушымен барлық өзара есеп айырысуларды уақтылы және толық көлемде жүзеге асыру;

2.19. әрбір есепті ай аяқталғаннан кейін, есепті айдан кейінгі айдың бесінші күнінен кешіктірмей тасымалдаушыға оператордың мөрімен расталған ақпаратты ұсыну;

2.20. күн сайын және айдың қорытындысы бойынша оператор мен тасымалдаушы арасындағы өзара есеп айырысуларды жүзеге асыру үшін тасымалдаушыға

Азаматтардың жеңілдік санатындағы транзакциялар және сұраныс бойынша басқа ақпарат;

2.21. өз есебінен әртүрлі типтегі ТК шығаруды жүзеге асыру. ТК карталарының түрлері осы Шартқа № 3 қосымша түрінде ресімделеді және әкімдікпен келісіледі;

2.22. жолаушылардың қажеттіліктеріне сәйкес ТК беру және толықтыру пункттерінің болуын және/немесе жұмыс істеуін қамтамасыз ету;

2.23. тасымалдаушыдан АБЖБЖ борттық және / немесе диспетчерлік жабдығының ақаулығы туралы хабарлама алған сәттен бастап 2 (екі) сағат ішінде осы жабдықтың жұмысқа қабілеттілігін (жөндеу, не ауыстыру) қамтамасыз ету);

2.24. халық арасында жаңа жүйені (АБЖ) енгізу туралы ақпараттық қолдауды қамтамасыз ету және оны үнемі жаңартып отыру.

2.25. 10 (он) жұмыс күні ішінде осы Шартқа және оның құрамдас бөліктеріне қатысты тасымалдаушының және/немесе тасымалдаушылар қауымдастығының кез келген сұрау салуларына дәлелді жауап ұсыну. Тасымалдаушыға және/немесе тасымалдаушылар қауымдастығына жауап берілмеген жағдайда 10 (он) күн ішінде тасымалдаушыға және/немесе тасымалдаушылар қауымдастығына 5 АЕК төлейді, бірақ барлығы 25 АЕК-тен аспайды.

2.26. 2.14.1-тармақта көрсетілген оқиға басталған жағдайда. Шарт тасымалдаушыға оқиға болған күннен бастап 10 жұмыс күні ішінде сотқа дейінгі тәртіппен жоғалған пайданы өтеуге және/немесе осы Шарт бойынша комиссия мөлшерін төмендету жағына қайта қарауға.

2.27. Жыл сайын тасымалдаушының ПЕ-де орнатылған АСУОП көлік құралдарының мамандандырылған жабдығының 10 (он) пайызын жаңасына ауыстыру жүргізілсін. Ауыстыру актілерімен расталады.

Оператордың құқығы бар:

2.24. жолаушыларды кез келген заңды тәсілмен тарту, оларды тасымалдаушының қызметтері туралы хабардар ету үшін іс-әрекеттерді оны АСУОП жабдығымен жарақталған жерүсті көлігімен жүзеге асыру;

2.25. тасымалдаушыдан шарт бойынша өз міндеттемелерін тиісті түрде орындау үшін қажетті ақпаратты, атап айтқанда, АСУОП жабдықталған жалпы пайдаланымдағы көлікте ТК бойынша орындалған тасымалдар туралы, өткізілген/іске қосылған ТК туралы ақпаратты, сондай-ақ ақпараттық өзара іс-қимыл регламентіне сәйкес өзге де ақпаратты сұратуға (осы Шартқа №1 қосымша);

3. Сыйақы мөлшері және есеп айырысу тәртібі

3.1. Оператор жолаушылардан ТК өткізу немесе оларды толықтыру есебіне алған ақшалай қаражатты оператор тасымалдаушы үшін мәслихат белгілеген тариф бойынша (осы Шартқа 3-қосымша) 3.2-тармақтың талаптарына сәйкес есепті айда тасымалдаушы жүзеге асырған жолаушылар тасымалдарының санына көбейтілген тасымалдаушыға аударады. осы келісім-Шарттың. Осы Шарт бойынша оператор сыйақысының мөлшерін оператор күн сайын тасымалдаушыға аударуға жататын ақшалай қаражаттан шегеріп отырады және ол мыналарды құрайды:

3.1.1. ...% (.... тарифке сәйкес, мәслихат бекіткен жеңілдікті тарифті қоса алғанда, тасымалдаушының маршруттық көлік құралымен жабдықталған тасымалдаушының бір жол жүру құнына көбейтілген көлік карталары бойынша тасымалдаушы тасымалдаған жолаушылар саны ретінде есептелген аударылған ақшалай қаражаттан.

3.2. Осы Шарт бойынша Тараптар арасындағы өзара есеп айырысуларды Оператор ай сайын мынадай тәртіппен бөліп жүзеге асырады:

* Оператор ақшаны тасымалдаушыға 3.1 т.сәйкес аударарды. осы Шарттың талаптарын ескере отырып, тасымалдаушы есепті күні жұмыс күндері есепті күннен кейінгі 2-ші (екінші) банк күнінен кешіктірмей жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асырғаны үшін;

* Оператор демалыс немесе мереке күндерінің алдындағы соңғы жұмыс күні тасымалдаушыға демалыс күндерінің орташа табысы мөлшерінде Депозит аударарды . Депозиттің аударылған сомасы демалыс күндеріндегі нақты түсімнен асып кеткен немесе азайған жағдайда , келесі жұмыс күні қайта есептеу жүргізіледі.

* Түпкілікті есеп айырысуды Тараптар орындалған жұмыстар/қызметтер актісіне (есебіне) сәйкес есепті айдан кейінгі айдың бесінші банк күнінен кешіктірмей жүргізеді;

3.3. Егер оператордан 2.8-тармаққа сәйкес орындалған жұмыстар/көрсетілетін қызметтер актісін (есебін) алған күннен бастап күнтізбелік 10 (он) күн өткен соң, осы Шартты тасымалдаушы операторға өз тарапынан қол қойылған орындалған жұмыстардың/көрсетілетін қызметтердің актісін (есебін) не дәлелді бас тартуды берген жоқ, Тараптар көрсетілген қызметтер мен тапсырманы тасымалдаушы қабылдаған және толық көлемде төлеуге жататын деп санайды.

3.4. Тасымалдаушыдан актіге (есепке) қол қоюдан дәлелді бас тартуды алған жағдайда, Тараптар мұндай бас тартуды қарауға және келіспеушіліктер туындаған ақпаратқа қатысты шешім қабылдауға міндеттенеді. Егер Тараптар келіспеушіліктер туындаған ақпаратты келісе алмаса, онда туындаған келіспеушіліктерді Тараптар осы Шарттың 7.3, 7.4-тармақтарында белгіленген тәртіппен реттейді.

4. Жауапкершілік

4.1. Осы Шарт бойынша міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін Тараптар Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына және осы Шарттың ережелеріне сәйкес жауапты болады.

4.2. Оператор тасымалдаушының сыйақы төлеу есебіне ақша қаражатын аудару мерзімдерін бұзғаны үшін жауапты болады (3.2-т.) мерзімі өткен әрбір күн үшін мерзімінде аударылмаған ақша сомасынан ҚР Ұлттық Банкінің қайта қаржыландыру мөлшерлемесінің 0,3% мөлшерінде өсімпұл түрінде.

4.3. Осы Шарт тасымалдаушының бастамасы бойынша бұзылған жағдайда, тасымалдаушы операторға өтемақы төлейді. Өтемақы мөлшерін тараптар анықтайды:

- Тасымалдаушының жердегі көлігін АББАЖ жабдығымен жарақтандыру және демонтаждау бойынша оператордың шеккен шығыстарының және операторда көліктік процессингтің орталық жабдығын орнату бойынша шығыстардың сомасы.

- Өтемақы мөлшері операторды шартты бұзу ниеті туралы хабардар еткен сәттен бастап күнтізбелік 3 айға көбейтілген осы шартты бұзу күніне дейін соңғы үш айда Орындалған жұмыстардың актілерінде (есептерінде) көрсетілетін ақшалай қаражаттың орташа айлық көлемі ретінде есептеледі. Өтемақыны тасымалдаушы шарт бұзылған сәтке дейін, бұл туралы оператордың талабы ұсынылған сәттен бастап бес банктік күн ішінде төлейді.

4.3.1. 2.14.1-тармақта көрсетілген оқиғалар жүйелі түрде басталған жағдайда (соңғы 180 күнде 3 реттен астам) осы шартты бұзу тасымалдаушының бастамасы бойынша операторға қандай да бір шығындарды өтемей жүргізіледі.

4.4. ақпаратты ұсынбағаны, уақтылы ұсынбағаны үшін , әр кешіктірілген күн үшін айыппұл түрінде 5 АЕК мөлшерінде, бірақ 25 АЕК-тен аспайды.

4.5. Осы Шарт бұзылған жағдайда Тараптар Шартты бұзу туралы келісімге тараптар қол қойған сәттен бастап 10 (он) банктік күннен кешіктірмей осы Шарт бойынша барлық өзара есеп айырысуларды жүргізуге міндеттенеді.

4.6. Тасымалдаушының көлік құралына орнатылған АСУОП жабдығы істен шыққан жағдайда, тасымалдаушы операторды осындай факт туралы дереу хабардар етеді және осы Шарттың 2.23-т.т. ескере отырып, жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асырады. Мұндай көлік құралын маршруттан шығаруға жол берілмейді, істен шыққан АСУОП жабдығының барлық жөндеу-қалпына келтіру жұмыстарын оператор осы көлік құралының регламенттік тұрағы уақытында жүргізеді. АСУОП жабдығының жұмысқа қабілеттілігі қалпына келтірілгенге дейін тасымалдаушы жолаушыларды тасымалдауды АСУОП енгізгенге дейін тасымалдаушы үшін белгіленген тәртіппен жүзеге асырады.

5. Шарттың қолданылу мерзімі

5.1. Осы Шарт қол қойылған күнінен бастап күшіне енеді және қолданылады _____

5.2. Шарт тараптардың келісімі бойынша 30% - ға ұзартылуы мүмкін (Отыз) күнтізбелік күн оның қолданылу мерзімі аяқталғанға дейін.

5.3. Осы Шарт мынадай жағдайларда ғана мерзімінен бұрын бұзылуы мүмкін:

- тараптардың келісімі бойынша;
- Алматы қаласында жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға қатысты тасымалдаушының қызметі тоқтатылған жағдайда ;
- сот шешімі бойынша.

6. Форс-мажор

6.1. Тараптар осы Шарт бойынша өз міндеттемелерін толық немесе ішінара орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін, егер бұл орындамау Ресей Федерациясының қолданыстағы заңнамасына сәйкес айқындалатын еңсерілмейтін күш (форс-мажор) мән-жайларынан туындаған жағдайда жауапты болмайды.

6.2. Форс-мажорлық мән-жайлар туындаған кезде Тараптардың осы Шарт бойынша өз міндеттемелерін орындау мерзімі тиісінше осындай мән-жайлар мен олардың салдарлары әрекет еткен кезеңге кейінге шегеріледі.

6.3. Форс-мажорлық мән-жайлар туындаған жағдайда, олардың әсеріне ұшыраған тарап қисынды мерзімде бұл туралы екінші Тарапты жазбаша нысанда хабардар етеді. Хабарламада мән-жайлардың сипаты және олардың қолданылуының болжамды мерзімі туралы ақпарат, сондай-ақ Тараптың осы Шарт бойынша өз міндеттемелерін орындауына олардың әсерін бағалау қамтылуға тиіс.

6.4. 6.1-тармақта көрсетілген мән-жайлардың қолданылуы тоқтатылған жағдайда, тиісті Тарап бұл туралы екінші Тарапты 5 (бес) күн ішінде хабардар етеді. Хабарламада осы Шарт бойынша міндеттемелердің орындалуы қандай кезең ішінде жаңартылуы мүмкін екендігі көрсетілуге тиіс.

6.5. Егер форс-мажорлық мән-жайлар және/немесе олардың салдарлары 6 (алты) айдан астам уақыт әрекет етсе немесе олар туындаған кезде олардың осы мерзімнен астам уақытқа созылатыны анық болса, Тараптар қысқа мерзімде осы Шартты орындаудың қолайлы балама жолдарын анықтау жөнінде келіссөздер жүргізуге тиіс.

7. Басқа шарттар

7.1. Тараптар бірлескен қызмет процесінде өздеріне белгілі болған өндірістік және коммерциялық сипаттағы құпия мәліметтерді жария етуге құқылы емес.

7.2. Тараптар бір-біріне айрықша құқықтарды қорғауда және Бөгде ұйымдардың жосықсыз бәсекесінен қорғауда жәрдем көрсетеді.

7.3. Осы Шартқа қатысты даулар мен келіспеушіліктер келіссөздер жолымен шешіледі.

7.4. Дауларды келіссөздер жолымен реттеу мүмкін болмаған кезде Тараптар Қазақстан Республикасының сот органдарына жүгінуге құқылы.

7.5. Осы Шартта көрсетілмеген өзге де барлық жағдайларда Тараптар Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасын басшылыққа алады.

7.6. Тараптар АСУОП-ты пайдалана отырып, жолаушылар тасымалының экономикалық тиімділігін қамтамасыз етуге байланысты кез келген мәселелерді реттеу үшін барлық мүмкін күш-жігерін жұмсайды және ҚР заңнамасына қайшы келмейтін іс-қимылдарды қолданады.

7. Қорытынды ережелер

8.1. Тараптар осы Шарт тарауларының (баптарының) атаулары осы Шарттың мәтінін пайдаланудың қолайлылығы үшін ғана арналғанын және олардың тура заңдық түсіндірмесі жоқ екенін анықтады.

8.2. Осы Шартқа барлық өзгерістер мен толықтырулар, егер олар жазбаша түрде ресімделген және Тараптардың уәкілетті өкілдері қол қойған жағдайда ғана жарамды.

8.3. Осы Шартқа барлық қосымшалар оның ажырамас бөлігі болып табылады.

8.4. Осы Шарт Тараптардың әрқайсысы үшін бір-бір данадан бірдей күші бар екі түпнұсқа данада жасалды.

Қосымшалар:

1. № 1 қосымша-ақпараттық өзара іс-қимыл регламенті.
2. № 2 қосымша - орындалған жұмыстар актісінің (есебінің) нысаны.
1. № 3 қосымша-қоғамдық жердегі көліктің көліктік қосымшасы және көлік карталары.
2. №5 қосымша – ІҚМ жұмыс регламенті және оның тасымалдаушымен өзара әрекеттесуі
3. №6 қосымша – сервистік қызметтің жұмыс регламенті және Тасымалдаушымен өзара іс - қимыл тәртібі

Оператор

Тасымалдаушы

Деректемелер:

_____/_____/

_____/_____/

РЕГЛАМЕНТ

Оператор мен Тасымалдаушы арасындағы ақпараттық өзара іс-қимыл

Оператор мен тасымалдаушы арасындағы ақпараттық өзара іс – қимыл регламенті жолаушыларды АСУОП-пен жабдықталған жалпы пайдаланымдағы көлікпен тасымалдауға қатысты ақпарат алмасуды регламенттейді, муниципалдық білім беру аумағында жолаушыларды жалпы пайдаланымдағы көлікпен, жабдықталған АСУОП және оператордың процессингтік орталығымен (бұдан әрі-ӨО) тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушы арасындағы электрондық құжат айналымын айқындайды.

Осы Регламенттің мақсаты көлік карталары (ТК) бойынша АСУОП жабдықталған жалпы пайдаланымдағы көлікте жолаушылар тасымалын есепке алуды ұйымдастыру үшін ақпарат алмасу болып табылады.

1. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР

Осы Регламентті толық көлемде орындау тасымалдаушы мен оператор үшін міндетті болып табылады.

2. ТАРАПТАР ҚАМТАМАСЫЗ ЕТЕДІ.

Оператор қамтамасыз етеді:

өткізу/іске қосу жабдықтарының анықтамалықтарын (тізілімдерін) жүргізу

Көлік карталары, анықтамалық жазба кодының бірегейлігін қамтамасыз ету;

анықтамалықтың жазба кодының бірегейлігін қамтамасыз ете отырып, жол жүру төлемін бақылау құрылғыларының (кондуктор/жүргізуші терминалдарының және басқалардың) анықтамалығын (тізілімдерін) жүргізу;

алынған ТК (оның ішінде қайтарылған, өткізілген және іске қосылған ТК) тізілімін жүргізу);

қызмет көрсетуге жатпайтын ТК тізілімін жүргізу (бұдан әрі-Стоп-Парақ);

күн сайын тасымалдаушыдан алынған АСУОП жабдықталған жалпы пайдаланымдағы көліктегі ТК бойынша орындалған тасымалдар туралы деректерді өңдеу;

күн сайын тасымалдаушыдан алынған сатылған/іске қосылған ТК1 туралы деректерді және тасымалдаушы Стоп-параққа қойған ТК1 туралы ақпаратты өңдеу;

Стоп-параққа қою себептерінің анықтамалығын (тізілімін) жүргізу;

күн сайын Стоп-Парақ деректерін ТК бойынша қалыптастыру және Тасымалдаушыға беру;

тіркеу/өңдеу нәтижесінің кодын көрсете отырып, алынған деректерді тіркеу/өңдеу туралы хабарламаларды қалыптастыру және жіберу (алынған деректерді салыстырып тексеру);

құжат айналымын жүргізу:

тасымалдаушыдан "деректерді тексеру нысаны" бойынша алынған ақпараттың дұрыстығы мен тұтастығын растау»;

форматтарға сәйкес келмейтін деректерді алған жағдайда Тасымалдаушыны хабардар ету (№4 қосымша);

қолданыстағы шартқа сәйкес ТК іске қосудан оператор мен тасымалдаушы алған қаражатты Тараптар арасында есептеу және бөлу.

Тасымалдаушы қамтамасыз етеді:

анықтамалықтың жазба кодының бірегейлігін қамтамасыз ететін қызмет көрсетілетін бағыттардың, аялдамалардың, өңірлердің, елді мекендердің анықтамалығын (тізілімдерін) жүргізу;

іске асырылған немесе іске қосылған Т К 1 туралы деректерді ККҚ-ға беру үшін күн сайынғы жинау және дайындау;

беруге дайындалған деректерді ПЦ-ға беру. Өңдеуге жататын барлық ақпаратты беру есепті күнтізбелік айдан кейінгі айдың 2-ші күнінен кешіктірілмей жүргізілуге тиіс;

АСУОП-пен жабдықталған жалпы пайдаланымдағы көлікте ТК бойынша орындалған тасымалдар туралы және есепті кезеңге кірмеген іске қосылған ТК1 туралы деректерді ТК бойынша орындалған тасымалдар күнінен бастап 3 айдан кешіктірмей немесе ТК1 іске қосу күнінен кешіктірмей ұсыну;

құжат айналымын жүргізу:

"деректерді тексеру" нысаны бойынша алынған деректер туралы оператордан алынған ақпараттың дұрыстығы мен тұтастығын растау»;

форматтарға сәйкес келмейтін деректерді (№4 қосымша) және басқа ақпаратты (№5 қосымша) алған жағдайда ӨО-ны хабардар ету.

3. АҚПАРАТ АЛМАСУДЫ ЖҮРГІЗУ ТӘРТІБІ, ТӘСІЛДЕРІ МЕН МЕРЗІМДЕРІ

3.1. Тасымалдаушы мен оператор арасында ақпарат алмасу байланыс арналары бойынша автоматты немесе автоматтандырылған режимде жүргізіледі.

3.2. Тараптар оператор мен тасымалдаушы арасында деректер алмасуды ұйымдастыру жөніндегі уәкілетті тұлғаларды айқындайды. Тараптар байланыс деректері, уәкілетті тұлғалар туралы бір-бірін екінші Тарапқа белгіленген нысан бойынша хат жолдай отырып хабардар етеді (Регламентке № 1 қосымша).

3.3. Деректерді электрондық тасымалдағышта (CD-дискіде, DVD-дискіде, USB-дискіде) беру қажет болған кезде деректер белгіленген нысан бойынша ресімделген ілеспе хатпен Тараптар арасында беріледі (Регламентке № 2 қосымша).

3.4. Оператор өңдеуге процессингтік Орталықта тіркелген АСКОП құрылғыларын пайдалана отырып қалыптастырылған және барлық міндетті ақпараттық жолдар толтырылған жағдайда ТК процессингтік орталығында тіркелген деректерді ғана қабылдайды. Осы тармақта келтірілген талапқа сәйкес келмейтін жазбаны өңдеу кезінде тиісті қатенің коды қалыптастырылады.

3.5. Тасымалдаушының есепті күнгі ақпаратты по-да өңдеу үшін беру уақыты-есепті күннен кейінгі жергілікті уақыт бойынша 11 сағат 00 минутқа дейін. Осы уақыттан кейін келіп түскен ақпарат процессингтік Орталыққа берілген күннен кейінгі келесі жұмыс күні келіп түскен болып есептеледі. Жүйеде күн ағымдағы астрономиялық күннің түнгі 3 сағатынан бастап есептеледі және келесі 3 сағатта аяқталады.

3.6. Деректерді беру / қабылдау ұзақ (2 күннен астам) техникалық мүмкін болмаған жағдайда, деректермен алмасуды жүзеге асыруға мүмкіндігі жоқ Тарап басқа Тарапқа жазбаша хабарлайды және тараптар белгіленген нысан бойынша ресімделген ілеспе хатпен (Регламентке № 2 қосымша) электрондық жеткізгіште (CD-дискіде, DVD-дискіде, USB-дискіде) ақпарат алмасуды жүргізеді.

3.7. Барлық қажетті есептер жасалғаннан кейін олар басып шығарылған есеп түрінде көлік кәсіпорнының бас директорына – тасымалдаушыға беріледі. Бас директор бұл құжатты өзінің қолымен және мөрімен куәландырады, өйткені ұсынылған есепте көрсетілген сомалар тасымалдаушы кәсіпорын мен билет өнімдерін сатушыларға комиссия аударымдарын есептеу бойынша банк операциялары үшін негіз болып табылады.

3.8. Тараптар өткен есепті кезең үшін (ай/онкүндік) деректермен алмасу актісін жасайды және оған қол қояды, ол белгіленген нысан бойынша ресімделеді (Регламентке № 4 қосымша). Есепті айдан кейінгі айдың үшінші жұмыс күнінен кешіктірмей Тараптар есепті айда орындалған жұмыстардың (қызметтердің) актісін (есебін) жасайды және оған қол қояды, ол белгіленген нысан бойынша ресімделеді (Шартқа № 2 қосымша).

4. АНЫҚТАМАЛЫҚ АҚПАРАТТЫ БЕРУ ТӘРТІБІ

4.1. Тасымалдаушы ӨО-ға үш күннен кешіктірмей береді

осы Регламентке қол қойылғаннан кейін маршруттардың, елді мекендер мен аялдамалардың анықтамалықтары (тізілімдері). Анықтамалықтар: қызметкерлер, лауазымдар, көлік құралдары (КҚ), КҚ маркалары, КҚ типтері, әкімшілік кодтар, маршруттық желі, аялдамалар, маршруттар/схемалар/тарифтер/қашықтықтар. Осы ақпараттық материалдар тасымалдаушының жауапты тұлғасының қолымен және мөрімен расталған жазбаша түрде ұсынылады.

4.2 анықтамалықтарды (тізілімдерді) жаңарту ішінара - тізімді соңғы қалыптастырған сәттен бастап өзгерістер енгізу немесе Тараптар арасындағы анықтамалықтарды салыстыру үшін толық болуы мүмкін. Анықтамалықтарды толық жаңарту кезеңділігін Тараптар жұмыс тәртібімен келіседі.

4.3 анықтамалықтарды (тізілімдерді) жаңарту анықтамалықтардың енгізілген/өзгертілген жазбаларына сілтеме жасайтын деректерді жіберуден бұрын жүргізілуі тиіс.

5. АҚПАРАТТЫҚ ЖҮЙЕЛЕРДІҢ ЖҰМЫСЫНДА ЫҚТИМАЛ ІРКІЛІСТЕР МЕН ӨЗГЕРІСТЕР БОЛҒАН ЖАҒДАЙДАҒЫ ТАРАПТАРДЫҢ ІС-ӘРЕКЕТТЕРІ.

5.1. Ақпараттық жүйелердің жұмысында ықтимал іркілістер болған жағдайда, жүйенің жұмысында іркіліс анықталған Тарап ақауларды жоюдың болжамды уақытын көрсете отырып, құжат айналымы шеңберінде екінші Тарапты осы Регламентті орындаудың мүмкін еместігі туралы хабардар етеді. Ақаулықтарды жою кезінде қарама-қарсы тарап жұмысқа дайын екендігі туралы хабардар етіледі.

5.2. Егер ақпараттық жүйенің жұмысындағы іркілістің нәтижесінде екінші Тараптың қатысуынсыз қалпына келтіру мүмкін болмайтын ақпарат жоғалса, Тараптар ақпаратты қайта беруді қоса алғанда, оны қалпына келтіру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлейді, келіседі және орындайды.

5.3. Тараптардың бірінің жазбаша сұрау салуы бойынша және техникалық мүмкіндік болған кезде ақпарат кодталған түрде сұрау салынған тәсілмен, оның ішінде үшінші тұлғалардың электрондық почтасының пошта жәшіктерін, үшінші тұлғалардың файлдық серверлерін, үшінші тұлғалардың WEB-серверлерін пайдалана отырып және үшінші тұлғалардың электрондық ақпарат тасығыштары арқылы берілуі мүмкін (№3 қосымша).

Оператор:

_____(_____)
МО _____)

Тасымалдаушы:

_____(_____)
МО

Уәкілетті тұлғалардың байланыс деректері туралы ақпарат нысаны

Күні _____

Сізге Тараптың атынан электрондық құжат айналымын жүргізуге уәкілетті тұлғалардың байланыс ақпаратын жібереміз _____

Ф.А.Э.	Лауазымы	Байланыс телефоны	E-mail	Факс

Жетекшісі

Қолтаңбаның толық жазылуы

МО

Нысанды бекітеміз:

Оператор:

Тасымалдаушы:

_____ (_____)

_____ (_____)

МО

МО

Ақпарат алмасу кезіндегі ілеспе хаттың нысаны

Күні _____

Сізге деректерді жібереміз ақпараттың мақсаты, мысалы: көлік карталары бойынша жолаушыларды тасымалдау туралы, өткізілген / іске қосылған көлік карталары туралы деректер
_____ ден _____ дейін

№ р/б	Файлдың аты	Жазбалар саны

Уәкілетті тұлға

Қолтаңбаның толық жазылуы

Нысанды бекітеміз:

Оператор:

Тасымалдаушы:

_____(_____)

_____(_____)

МО

МО

**Деректермен алмасу үшін қажет электрондық
пошта мекенжайын жіберуге арналған хат нысаны**

Күні _____

Сізге пайдаланылатын байланыс деректерін жібереміз _____ *Тарап*
Оператор мен Тасымалдаушы арасында деректер алмасу үшін.

Электрондық пошта мекенжайы:

Факс:

Пошталық мекенжайы:

Телефон (анықтама үшін):

Жетекшісі

Қолтаңбаның толық жазылуы

МО

Нысанды бекітеміз:

Оператор:

_____ (_____)

МО

Тасымалдаушы:

_____ (_____)

МО

Өткен есепті кезең үшін деректермен алмасу актісінің нысаны
(онкүндік / ай) 202__ жылғы _____

Қала _____

20__ « » _____

Оператор атынан _____, негізінде
әрекет ететін _____ бір жағынан және тасымалдаушы
_____, негізінде әрекет
ететін _____, екінші жағынан, _____ бастап _____
дейінгі кезең үшін осы актіні жасадық _____

Тараптар келесі ақпаратпен алмасты:

Беруші Тарап	Ақпараттық файлдың атауы

Жетекшісі

Қолтаңбаның толық жазылуы

МО

Жетекшісі

Қолтаңбаның толық жазылуы

МО

Нысанды бекітеміз:

Оператор:

Тасымалдаушы:

_____ (_____)

_____ (_____)

МО

МО

Ақпарат алмасу кезіндегі ілеспе хаттың нысаны

Күні _____

Сізге деректерді жібереміз _____ ақпараттың мақсаты, мысалы: қызмет көрсетілетін бағыттар анықтамалықтарының, аялдамалардың және т. б. өзгеруі туралы. ____ ден _____ дейін

Уәкілетті тұлға

Қолтаңбаның толық жазылуы

Нысанды бекітеміз:

Оператор:

Тасымалдаушы:

_____(_____)

МО

_____(_____)

МО

Шартқа № _____ 202__ ж. _____

Орындалған жұмыстар актісінің (есебінің) нысаны

АКТ (есеп) № _____

орындалған жұмыстардың (көрсетілген қызметтердің)
шарт бойынша

№ _____ бастап "___" _____ 20__ г.

«___» _____ 20__ г.

Біз, _____ төменде _____ қол _____ қоюшылар, бұдан әрі Оператор деп аталатын, атынан" _____, негізінде әрекет ететін _____, бір жағынан, және _____, бұдан әрі деп аталатын Тасымалдаушы атынан _____, негізінде әрекет ететін _____, екінші жағынан, осы Актіні құрды, бұл шарт бойынша № _____ дейінгі кезеңде "___" _____ 20__ ж. "___" _____ 20__ г міндеттемелері Операторының орындалуы қажетті көлемде және талаптарына сәйкес, жоғарыда көрсетілген шарттың, атап айтқанда, оларға тартылды нижеуказанное Жолаушылар саны:

Тасымалданған жолаушылар саны (бірл.)	Бір тасымалдың құны (теңге)	Барлық тасымалдардың жалпы құны (теңге)	Оператор сыйақысы - 10% (теңге)

Тараптардың бір-біріне ешқандай қаржылық, материалдық және өзге де талаптары болмайды.

Осы Акт Тараптардың әрқайсысы үшін бір-бірден бірдей заңды күші бар екі данада жасалды.

Оператор:

Тасымалдаушы:

_____/_____/

_____/_____/

М.О.

М.О.

№ _____ Шартқа _____

* Әлеуметтік көлік картасының (СТК), оқушының әлеуметтік көлік картасының (СТК) және студенттің әлеуметтік көлік картасының (СТКС) тарифтері мен құны әкімдікпен қосымша келісім бойынша жеке келісіммен айқындалады

Оператор:**Тасымалдаушы:**

_____/_____/

_____/_____/

М.О.

М.О.

ЗЖ-5 есебіне 9-қосымша

ҚҚТ үлгі шартының жобасы

№ _____ Шарт

Жолаушылар көлігінің жұмысын диспетчерлік сүйемелдеу, бақылау және басқару шеңберіндегі ынтымақтастық туралы

Қ. _____ » _____ 202__ ж.

ЖШС " _____ ", бұдан әрі "Ұйым" деп аталатын, директор атынан _____, Жарғы негізінде әрекет ететін, бір жағынан, ЖШС " _____ " атынан директоры _____, бұдан әрі бірлесіп "Тараптар", ал жеке-жеке "Тарап" деп аталатындар екінші тараптан бұдан әрі "тасымалдаушы" деп аталатын Жарғының негізінде әрекет ететін жолаушылар көлігінің жұмысын диспетчерлік сүйемелдеуді, басқаруды және бақылауды жүзеге асыру жөнінде қызметтер көрсету туралы осы Шартты (бұдан әрі мәтін бойынша "шарт") жасасты.:

Осы Шартта пайдаланылатын негізгі ұғымдар:

"ПЕ" - қала маршруттарында тасымалдаушы пайдаланатын автобустарды, шағын автобустарды (троллейбустарды, трамвайларды) қамтитын жылжымалы бірліктер _____ осы Шартқа №4 қосымшада көзделген жолаушылар мен багажды тасымалдау үшін.

"Рейс" - соңғы бір аялдамадан екінші аялдамаға дейін және кері бағытта бекітілген қозғалыс сызбасы бойынша бағыт.

"Диспетчерлік сүйемелдеу" - уәкілетті мемлекеттік орган бекіткен жоспарлы көрсеткіштерге сәйкес ПБ қозғалысын бақылау, сүйемелдеу және маршруттар бойынша ПБ үздіксіз және тұрақты қозғалысын қамтамасыз ету үшін жедел реттеу.

"автоматтандырылған жүйе" - ғарыштық навигациялық жүйелердің сигналдары бойынша стационарлық және жылжымалы объектілердің орналасқан жерін айқындауға, олардың орналасқан жері туралы ақпаратты автоматты түрде беру, осы ақпарат негізінде қоғамдық көлік қозғалысын жедел басқару, қажетті есептік деректерді генерациялау жолымен жүру жолында олардың орын ауыстыруын бақылау және қадағалау мақсатында олардың мониторингіне арналған жүйе.

"Орталық диспетчер" - ЖШС құрылымдық бөлімшесі " _____ ", диспетчерлік сүйемелдеуді жүзеге асыру үшін қажетті персоналмен, бағдарламалық қамтамасыз етумен және жабдықпен жарақталған;

"Жүргізуші көмекшісі (бұдан әрі - жабдық)" - ұйымның тиісті шарт шеңберінде тасымалдаушы ПБ-да Ұйым белгілеген диспетчерлік алып жүруді жүзеге асыру үшін қажетті жабдығы.

1. Шарттың мәні

1.1. Ұйым автоматтандырылған жүйе арқылы тасымалдаушы қызмет көрсететін маршруттарда ПБ диспетчерлік сүйемелдеуді, бақылауды және басқаруды жүзеге асырады.

2. Тараптардың құқықтары мен міндеттері

2.1. Ұйым міндетті:

2.1.1. Жолаушылар мен багажды автомобильмен республикаішілік тұрақты тасымалдау маршруттарына қызмет көрсету құқығына арналған конкурстардың шарттарына сәйкес қалалық және қала маңындағы тұрақты маршруттар автобустарының қозғалыс кестелерін әзірлеу.

2.1.2. Орталық диспетчерлік сүйемелдеуді, бақылауды және басқаруды (бұдан әрі мәтін бойынша "ҚҚТ") ұйымдастыруды қамтамасыз етсін.

2.1.3. Бұдан әрі Тасымалдаушыны хабардар ете отырып, ПБ жүргізушісі мен ҚҚТ арасындағы байланысты қамтамасыз ету;

2.1.3. Тасымалдаушымен келісілген кесте бойынша жүргізушілерді ұйым диспетчерлерімен өзара іс-қимыл қағидаттарына және кейіннен жүргізушілерге дербестендірілген карточка бере отырып, жабдықпен жұмыс істеуге бастапқы оқытуды жүргізу (бұдан әрі мәтін бойынша "рұқсат"). Бұдан әрі жоғарыда көрсетілген оқытуды бірыңғай бағдарлама бойынша ұйымның кеңсесінде тасымалдаушыға жаңадан жұмысқа орналасатын жүргізушілерге қатысты жүргізу;

2.1.4. Осы Шартқа №2 қосымшада көзделген регламентке (бұдан әрі мәтін бойынша "регламент") сәйкес диспетчерлік сүйемелдеуді, бақылауды және басқаруды жүзеге асыру.

2.1.5. Осы Шартқа №1 қосымшада көзделген көлемде және нысан бойынша диспетчерлік сүйемелдеу бойынша тасымалдаушыға ақпарат беру;

2.1.6. Қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті орган белгілейтін диспетчерлік басқаруды іске асыру жөніндегі талаптар мен шарттарды орындау.

2.1.7. Маршруттың уақытша схемасын бекіту қажеттілігі жағдайлары, оның ішінде маршруттың соңғы нүктелерінің өзгеруі және маршруттың схемаларын одан әрі сақтау мүмкін болмайтын және олардың туындау себептері мен мерзімдерін белгілеуді талап ететін басқа да жағдайлар туындаған жағдайда, тасымалдаушының өтінімі бойынша маршруттың схемаларын сақтау мүмкін болмайтын жағдайлардың туындау себептері мен мерзімдерін бірлесіп тіркеу және туындаған жағдайды шешу жөнінде одан әрі шешім қабылдау үшін ұйымның жауапты адамының жағдай туындаған жерге келуін

Тасымалдаушы маршруттың схемаларын сақтау мүмкін болмайтын жағдайлардың туындау себептері мен мерзімдерін бірлесіп тіркеу және туындаған жағдайды шешу жөнінде одан әрі шешім қабылдау үшін уәкілетті адамды жіберуден бас тартқан жағдайда, ұйым тексеру актісін дербес жасауға және туындаған жағдайды шешу жөнінде шешім қабылдауға құқылы.

2.2. Тасымалдаушы міндетті:

2.2.1. Диспетчерлік сүйемелдеуді тиісінше жүзеге асыру мақсатында ұйыммен өзара іс-қимыл бойынша жауапты тұлғаларды тағайындау және ұйымның жауапты тұлғаларын тағайындау туралы тиісті құжаттардың көшірмелерін ұсыну;

2.2.2. ҚҚТ диспетчерлерімен тәулік бойы тікелей бірлескен жұмыс үшін жедел персоналды айқындау.

2.2.4. Регламентке сәйкес ұйымның ҚҚТ-на ПБ шығару кестесінен барлық ауытқулар туралы мәліметтерді дереу ұсыну;

2.2.5. Жүргізуші, жедел, әкімшілік персоналдың ұйымның ҚҚТ диспетчерлерінің нұсқауларын, регламент ережелерін міндетті түрде орындауын қамтамасыз етсін.

2.2.6. Ұйыммен келісілген кестеге сәйкес диспетчерлік сүйемелдеумен, ұйымды бақылаумен және басқарумен өзара іс-қимыл қағидаттарын оқыту және жабдықпен жұмыс істеу үшін жүргізуші персоналының ұйым кеңсесіне келуін қамтамасыз ету;

2.2.7. Рұқсаты жоқ жүргізуші персоналын ПЕ-ға жұмысқа жібермеуге және жүргізушінің жеке карталарын пайдалануға міндеттеуге;;

2.2.8. Қандай да бір техникалық себептер бойынша жабдық ажыратылған кезде, жабдықтың жұмыс қабілеттілігін жедел қалпына келтіру мақсатында жүргізушіні бұл туралы ұйымның ҚҚТ-на ақпаратты одан әрі беру үшін шығару жөніндегі тасымалдаушының диспетчеріне дереу хабарлауға міндеттеу;

2.2.9. Уәкілетті мемлекеттік орган бекіткен ПБ қозғалыс маршрутының схемаларын қатаң сақтау, бұдан әрі маршруттың схемасы бойынша ПБ қозғалу мүмкін болмайтын жағдайларды қоспағанда.

2.2.10. Жүргізуші персоналы тарапынан жабдықтың жұмысына оның жұмысының бұзылуына әкеп соғатын араласуға жол бермеу.

2.2.11. Тасымалдаушының маршруттарында жасалған бұзушылықтар туралы әрбір хабарламаға ұйымға жазбаша түсініктеме беру.

2.2.12. Тасымалдаушы демалыс және мереке күндерін қоспағанда, белгіленген нысанға сәйкес рейстер мен шығуларды уақтылы, белгіленген мерзімде, яғни алдыңғы күнгі ағымдағы күннің 18-00-ге дейін оқу жөніндегі деректерді ұйымға ұсынуға міндетті, олар бойынша ақпарат бірінші жұмыс күні сағат 18.00-ге дейін берілуге тиіс.

2.2.13. Тараптар мынадай жағдайларда көрсеткіштер (шығу және рейстер) ескерілмейтіні туралы уағдаласты:

- жүргізушілердің соңғы аялдама пункттеріне күн ішінде бармауы;
- жүргізуші "жүргізуші-көмекші" жабдығын өз бетінше ажыратқанда;
- тасымалдаушы кәсіпорындары тарапынан ұйымның пайдалану бөліміне Жабдықтың жұмысқа қабілеттілігін қалпына келтіруге өтінімдердің болмауы;
- ұсынылған өтінімдерді растамау;
- соңғы пунктке келмеген жағдайда кешкі уақытта жүргізушінің маршруттың ортасында сызықтан шығуы;
- белгіленген уақыттан артық негізсіз тұрып қалу (15 минут);
- техникалық ақаулық бойынша (жөндеуге) маршруттан әрі қарай паркке кіре отырып жылжымалы бірліктің түсуі;

- жүргізушінің соңғы аялдама пунктіне одан әрі бармай бекітілген қозғалыс схемасын бұзуы;

- съезд құюға одан әрі непосещением соңғы тармағы.2.2.14. Қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті орган белгілейтін диспетчерлік басқаруды іске асыру жөніндегі талаптар мен шарттарды орындау.

2.3. Ұйымның құқығы бар:

2.3.1. Осы Шартта көзделген қажетті ақпаратты уақтылы және толық көлемде алуға құқылы.

2.4. Тасымалдаушы құқылы:

2.4.1. Осы Шартта көзделген ақпаратты уақтылы толық көлемде алуға құқылы.

2.4.2. Ұйымның қызметіне араласпай диспетчерлік сүйемелдеудің барысы мен сапасын тексеру.

3. Жауапкершілік

3.1. Осы Шарт бойынша міндеттемелерді орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін Тараптар Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына және осы Шарттың ережелеріне сәйкес жауапты болады.

3.2. Ұйым тасымалдаушымен осы Шарт шеңберіндегі бірлескен ынтымақтастық нәтижелері бойынша бір ай үшін жоспарлы көрсеткіштердің (тұрақтылықтың) орындалуы туралы салыстырып тексеруді есепті айдан кейінгі айдың 5-күнінен кешіктірмей жүргізеді. Жоспарлы көрсеткіштердің орындалуы туралы салыстырып тексеру бойынша екі жақты қол қойылған акт есепті кезеңдегі жүйелілік бойынша анықтаманы ресімдеу үшін негіз болады.

3.3.2.2.7-тармақшаларда көзделген шарттарды бұзғаны үшін., 2.2.8. (Жабдықты өз бетінше өшіру), 2.2.12., 2.2.13., 2.2.14. ұйымның тасымалдаушыға әрбір бұзушылық жағдайы үшін 2 (екі) айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға құқығы бар.

3.4. Тасымалдаушы жоғалтқан немесе бүлдірген жабдықтың құнын, есептелген айыппұлды, залалды ұйымнан тиісті жазбаша талап алынған күннен бастап 3 (үш) банк күні ішінде тасымалдаушы сотқа дейінгі тәртіппен төлеуге тиіс.

3.5. Ұйым тасымалдаушыға аударуға жататын кез келген сомадан осы Шарт бойынша айыппұлдар, шығындар сомасын ұстап қалуға құқылы.

3.6. Айыппұл төлеу, сондай-ақ залалдарды өтеу Тараптарды осы Шарт бойынша өз міндеттемелерін орындаудан босатпайды.

4. Дауларды шешу тәртібі

4.1. Осы Шартты орындау процесінде туындауы мүмкін даулар мен келіспеушіліктерді Тараптар келіссөздер арқылы реттеуге жатады.

4.2. Егер осындай келіссөздер басталғаннан кейін күнтізбелік 10 (он) күн ішінде Тараптар осы Шарт бойынша дауды шеше алмаса, Тараптардың кез келгені осы мәселені Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына сәйкес шешуді талап ете алады, шарттан не оған байланысты туындайтын, оның ішінде оның бұзылуына, тоқтатылуына немесе жарамсыздығына қатысты барлық даулар, келіспеушіліктер немесе талаптар оның қолданыстағы регламентіне сәйкес "Атамекен" Қазақстан Республикасы Ұлттық Кәсіпкерлер палатасының Өңірлік төрелік орталығында түпкілікті реттеуге жатады. Төрелік шешім түпкілікті болып табылады.

5. Форс-мажор

5.1. Егер Тараптардың міндеттемелерді тиісінше орындамауы еңсерілмейтін күш мән-жайларынан (бұдан әрі мәтін бойынша "Форс-мажор") туындаған болса, Тараптар осы Шарт бойынша міндеттемелерді ішінара немесе толық орындамағаны үшін жауапкершіліктен босатылады. Осы Шарттың мақсаттары үшін Форс-мажор тек мынадай мән-жайларды: дүлей зілзалаларды, әскери іс-қимылдарды, Қазақстан Республикасы мемлекеттік органдарының Тараптардың осы Шарт бойынша өз міндеттемелерін орындауын мүмкін етпейтін тыйым салу немесе шектеу сипатындағы нормативтік құқықтық актілер шығаруын білдіреді.

5.2. Міндеттемелерін орындауға еңсерілмейтін күш мән-жайлары әсер ететін тарап олардың әрекеті басталған күннен бастап күнтізбелік 3 (үш) күн ішінде бұл туралы екінші Тарапты жазбаша хабардар етуге міндетті. Хабарламада еңсерілмес күш мән-жайларының басталу фактісі мен Тараптың міндеттемелерді орындамауы арасындағы себеп-салдарлық байланыс қамтылуға тиіс.

Бұл ретте хабарламаға Қазақстан Республикасының уәкілетті органы берген және еңсерілмейтін күш мән-жайларының басталу фактісін растайтын құжат қоса беріледі.

Еңсерілмес күш мән-жайлары туралы уақтылы және тиісінше хабардар етпеу тиісті Тарапты осы Шарт бойынша міндеттемелерді ішінара немесе толық орындамағаны үшін жауапкершіліктен босату құқығынан айырады.

Еңсерілмес күш мән-жайларының әрекеті тоқтатылған кезде міндеттемелерін орындауға олар ықпал еткен Тарап бұл туралы екінші Тарапты жазбаша хабардар етуге міндетті.

5.3. Еңсерілмейтін күш мән-жайлары туындаған кезде Тараптардың осы Шарт бойынша өз міндеттемелерін орындау мерзімі еңсерілмейтін күш мән-жайлары әрекетінің мерзіміне мөлшерлес ұзартылады.

5.4. Еңсерілмес күш мән-жайлары 1 (бір) айдан астам әрекет еткен жағдайда, Тараптар осы Шарттың одан әрі тағдыры туралы қосымша келісімге қол қоюға тиіс.

6. Құпиялылық

6.1. Осы Шарт, оның барлық қосымшалары мен толықтырулары, сондай – ақ осы Шарт бойынша Тараптар бір-біріне беретін ақпарат пен деректер (үшінші тұлғалар үшін еркін қол жеткізудегі ақпарат пен деректерден басқа) құпия болып табылады (бұдан әрі мәтін бойынша - "құпия ақпарат").

6.2. Құпия ақпаратты үшінші тұлғаларға беру, оны жариялау немесе Тараптардың кез келгенін жария ету екінші Тараптың алдын ала жазбаша келісімімен ғана, сондай-ақ Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасында көзделген жағдайларда мүмкін болады.

7. Хабарламалар

7.1. Осы Шартта көзделген барлық хабарламалар мен хабарламаларды Тараптар жазбаша нысанда береді және егер осы Шартта белгіленген тәртіппен басқа мекенжайлар берілмесе, осы Шартта көрсетілген мекенжайлар бойынша жіберіледі.

7.2. Жеделдікті қамтамасыз ету мақсатында Тараптар оларды Шарттың 10-тармағында (деректемелер) көрсетілген Тараптардың электрондық мекенжайы бойынша жіберу арқылы хаттармен, өтінімдермен немесе хабарламалармен алмасады. Көрсетілген тармақты орындау мақсатында электрондық пошта арқылы жіберу арқылы алғаны туралы хабарлама хатты тиісінше табыс ету болып есептеледі.

7.3. Кейіннен жіберілген хаттың, өтінімнің және хабарламаның түпнұсқасы алушы Тараптың қолхатымен екінші Тарапқа жеке жіберіледі немесе адресаттың оны алғаны туралы растамамен Курьерлік қызмет арқылы жіберіледі.

8. Шарттың қолданылу мерзімі, оны өзгерту және бұзу тәртібі

8.1. Осы Шарт оған тараптар қол қойған сәттен бастап күшіне енеді, осы Шартқа қол қойылған күннен бастап _ _ _ _ _ жыл (маршрутты босатуға арналған шарттың мерзіміне байланысты) ішінде қолданылады.

8.2. Осы Шартқа барлық толықтырулар мен өзгерістер, егер олар жазбаша нысанда жасалса және екі Тараптың уәкілетті өкілдері қол қойса, Тараптардың мөрлерімен бекітілсе жарамды болады.

8.3. Осы Шарт Тараптардың бірінің бастамасы бойынша мерзімінен бұрын бұзылуы мүмкін. Шартты бұзуға шешім қабылдаған Тарап екінші Тарапқа Шартты бұзудың болжамды күніне дейін күнтізбелік 30 (отыз) күннен кешіктірмей шартты бұзу ниеті туралы жазбаша хабарлама жіберуге міндетті. 30 күндік мерзім екінші тарап шартты бұзу туралы хабарламаны алған күннен басталады. Екінші Тараптың жауабы болмаған жағдайда, екінші тарап шартты бұзу туралы хабарламаны алған күннен бастап 30 күн мерзім өткеннен кейін шарт бұзылды деп есептеледі.

8.4. Осы шартты бұзу не оның қолданысын тоқтату Тараптарды осындай бұзу (тоқтату) кезінде орындалмаған (аяқталмаған) міндеттемелерді орындаудан және осы Шарттың талаптарын бұзғаны үшін жауаптылықтан босатпайды.

9. Басқа шарттар

9.1. Осы Шартпен реттелмеген мәселелер бойынша Тараптар Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасын басшылыққа алады.

9.2. Осы шарт тараптарының әрқайсысы осы Шартқа қол қоюға және оны орындауға толық заңды құқығы мен өкілеттігі бар екеніне кепілдік береді.

9.3. Осы Шарт орыс тілінде, тең заңдық күші бар Тараптардың әрқайсысы үшін бір-бірден 2 (екі) данада жасалды.

9.4. Тараптардың ешқайсысы басқа Тараптың жазбаша келісімінсіз құқықтар мен міндеттерді үшінші тұлғаларға беруге құқылы емес.

9.5. Тараптар осы Шарттың қолданылу кезеңінде деректемелердің, телефондардың, мекенжайлардың өзгергені туралы бір-бірін хабардар етуге міндеттенеді.

9.6. Осы Шартта көзделген терминдер мен анықтамалар өзінің қолданысын оның барлық қосымшаларына қолданады.

10. Тараптардың заңды мекенжайлары, банктік деректемелері, мөрлері мен қолдары

Ұйымдастыру: ЖШС «_____» Заңды мекен-жайы: Директоры _____	Тасымалдаушы: ЖШС «_____» Заңды мекен-жайы: Директоры _____
---	--

**диспетчерлік сүйемелдеу шеңберіндегі ынтымақтастық туралы шартқа,
жолаушылар көлігі жұмысын бақылау және басқару**

№ _____ 201__ г.

Жылжымалы құрамды шығару жөніндегі Наряд

п/н	Жүргізушінің аты-жөні	шығару	Графиктің номері	Мемл. №	Шығу уақыты			Ауысымның аяқталу уақыты		1 тұру уақыты	2 тұру уақыты	Тұру орны
					Гаражтан	Маршрутқа	Бастапқы станция	Маршруттан түсу	Гаражға кіру			
					наряд бойынша	наряд бойынша		наряд бойынша	наряд бойынша	наряд бойынша	наряд бойынша	

Жауапты тұлғалардың тізімі _____ (күні/айы/жылы)

Ф.А.Ә.	Лауазымы	Телефон		Жұмыс тәртібі
		жұмыс	ұялы	

Демалыс және мереке күндеріндегі кезекшілердің тізімі

Ф.И.Ә.	Лауазымы	Телефон		Жұмыс тәртібі
		жұмыс	ұялы	

**Ұйымдастыру
ТОО**

« _____ »

**Тасымалдаушы
ТОО**

« _____ »

**диспетчерлік сүйемелдеу шеңберіндегі ынтымақтастық туралы
шартқа, жолаушылар көлігі жұмысын бақылау және басқару
№ _____ 202_ ж.**

**Регламент
Қоғамдық көлік қозғалысын басқару кезіндегі тасымалдаушылар
мен ҚҚТ-ның өзара іс-қимылы**

Ұйым мен тасымалдаушы арасындағы өзара қарым-қатынастар олардың арасындағы шарттардың, қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті орган бекіткен тұрақты қалалық автомобиль тасымалдары мен багаждың маршруттары тізілімінің (бұдан әрі-тізілім), қозғалыс кестесінің негізінде құрылады. Маршруттардың жоспарлы параметрлеріне кез келген өзгерістер қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті органның жазбаша өкімі не жаңартылған тізілім негізінде ғана жүргізіледі.

Қоғамдық көліктің үздіксіз тұрақты қозғалысын қамтамасыз ету тасымалдаушыдан мынадай шараларды талап етеді:

1. Парктің директоры

а. ұйымдастыру мәселелерін шешу. Бұйрықпен қоғамдық көлік қозғалысын басқару жүйесін енгізу жөніндегі ұйымның ҚҚТ-мен жұмыс істеу үшін жауапты тұлғаларды (автоколонна бастығы, шығару жөніндегі диспетчер, кәсіпорынның аға диспетчері, пайдалану жөніндегі орынбасары, пайдалану бөлімінің қызметкерлері) тағайындайды, сондай-ақ ҚҚТ-ның қозғалысты басқару жөніндегі диспетчерлерімен тікелей өзара іс-қимыл жасау үшін жедел қызметкерлерді айқындайды.

Күн сайын ағымдағы күннің 20-00-ге дейін директордың қолы қойылып, т.а. ә., телефон нөмірі мен жұмыс режимін көрсете отырып, келесі күнге, сондай-ақ жылжымалы құрамның қозғалысын басқару және бақылау процесіне жауапты демалыс күндеріне жауапты адамдардың тізімін ұсынуға міндетті.

Егер кәсіпорынның жауапты тұлғалары күн сайын тұрақты болып табылатын жағдайда, тізім өзгерістер болған жағдайда оны кейіннен ұсына отырып, бір рет ұсынылады.

б. бұйрықпен барлық жүргізуші құрамы маршруттағы жылжымалы құрамның қозғалысын басқару және реттеу мәселелері бойынша ұйымның ҚҚТ диспетчерлерінің барлық өкімдерін міндетті орындау бойынша таныстырылсын. Шарттармен танысуы жазбаша расталуға тиіс.

с. бұйрықпен қозғалысты бұзғаны және ұйымның ҚҚТ диспетчерінің өкімдерін орындамағаны үшін жүргізушілерге ықпал ету шараларын айқындайды.

д. желіде жұмысты жүзеге асыруға және ұйымның ҚҚТ диспетчерлерімен өзара іс-қимыл жасауға барлық тартылған жауапты тұлғалардың назарына осы Регламенттің шарттарын жеткізу. Шарттармен танысуы жазбаша расталуға тиіс.

е.кәсіпорынның жауапты тұлғалары тарапынан ұйымның ҚҚТ-мен өзара іс-қимыл шарттары бұзылған жағдайда, қабылданған шаралар туралы ақпарат бере отырып, шаралар қабылдасын.

Аға диспетчер (пайдалану жөніндегі орынбасары)

а. бағыт бойынша үздіксіз қозғалысқа кедергі келтіретін себептерді жоюда ұйымның ҚҚТ диспетчерлеріне практикалық көмек көрсету.

б. маршрутта жылжымалы құрамның қозғалысын басқаруды ұйымдастыру үшін автоколонналардың бастықтары мен диспетчерлердің ұйымның ҚҚТ диспетчерлері тарапынан барлық өкімдерді жедел орындауын қамтамасыз ету.

с. жолаушылардан қоғамдық көлік жұмысына түскен шағымдарға және ҚҚТ-дан кәсіпорын мекенжайына жіберілген бұзушылықтардың барлық түрлері бойынша жазбаша хабарламаларға уақтылы жауап беру

д. бұзушылықтардың барлық түрлерін жою бойынша шараларды уақтылы қабылдау және ҚҚТ диспетчерлерін жүргізушілер мен жылжымалы құрамды басқару және қозғалыс процесіне жауапты жауапты тұлғалар тарапынан бұзушылықтарға қатысты қабылданған шаралар туралы хабардар ету.

е. "жүргізуші-көмекші" жабдығының жұмыс күні бойы үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз ету.

ф. жүргізуші "жүргізуші көмекшісі" жабдығын өз бетінше өшірген жағдайда, жабдықтың жұмыс қабілеттілігін қалпына келтіру жөнінде дереу шаралар қабылдасын.

г. жүйелі түрде өз бетінше ажыратулар кезінде жүргізушіге тәртіптік және әкімшілік ықпал ету шараларын қолдану.

h. кәсіпорын диспетчерлеріне ажыратылған жабдық бойынша мониторинг жүргізу және ұйымның пайдалану бөліміне өтінімдерді уақтылы беру міндеттелсін.

і. шығару жөніндегі диспетчерлерді Регламентпен таныстырсын және оның орындалуын бақылауды жүзеге асырсын.

j. автоколонналардың бастықтарымен жаңадан келген жүргізушілерді осы Регламентпен (6-тармақ бойынша) таныстыру мәселесі бойынша жұмыс жүргізу).

2. Пайдалану бөлімі

а. күнделікті 22-00 күнге дейін наряд ұйымының ҚҚТ-на әрбір бағыт бойынша келесі күні электрондық нысанда шығарылым ұсыну (№2 қосымша).

б. нарядта өзгерістер болған жағдайда, жылжымалы құрам желіге шыққанға дейін енгізілген өзгерістер туралы ақпаратты жедел ұсыну.

с. қозғалыс кестесін қамтамасыз ету. Кесте өзгерген жағдайда, ол қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті органмен келісілгеннен кейін үш тәуліктен кешіктірілмей қолданысқа енгізіледі. Қозғалысты басқару қозғалыс кестесі негізінде жүзеге асырылады.

d. автоколонналарды пайдалану жөніндегі орынбасарын және бастықтарын желідегі маршруттың ағымдағы жұмысы бойынша ҚҚТ есептерінде көрсетілетін бұзушылықтар туралы уақтылы хабардар ету. Жүргізуші көмекшісі (GPS маманы) бойынша проблемалық мәселелерді жедел шешуге көмек көрсету.

e. қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті органның өкімі бойынша мамандандырылған тасымалдарды жүзеге асыру кезінде осы тасымалдарға тартылған жылжымалы бірліктердің мемлекеттік нөмірлерін, тапсырыс бойынша жұмыстың басталу және аяқталу уақытын ұсыну. Тапсырыс бойынша жұмысты есепке алуды ұйым қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті органның хаты және жол парағы негізінде жүзеге асырады.

f. қозғалыс схемалары өзгерген жағдайда, оларды қоғамдық көліктегі жергілікті уәкілетті органда бекіткеннен кейін, жүйеге енгізу үшін қозғалыс схемасын үш ТБЖТ-дан кешіктірмей берук.

3. Шығару жөніндегі Диспетчер (жедел қызметкер).

a. ауыстыру себептерін, ауыстырылатын жүргізушілерді және жылжымалы құрамды көрсете отырып, шығару нарядындағы және күн ішіндегі барлық өзгерістер туралы ҚҚТ диспетчерін уақтылы хабардар ету.

b. шығаруға дайындалған жылжымалы құрамның саны, әрбір маршрутқа жылжымалы құрамның нақты шығарылуы туралы хабардар ету.

c. жүргізуші құрамының тиісті күн (жұмыс, сенбі, жексенбі) кестесімен қамтамасыз етілуін және жүргізуші құрамы тарапынан оның қатаң орындалуын бақылау.

d. жекелеген көлік бірліктерін шығарудың кідіруі және маршруттар бойынша уақтылы шығарылмау мүмкіндігі туралы уақтылы хабардар ету (себептерін көрсете отырып). Шығару кестесінен барлық ауытқулар туралы мәліметтер ҚҚТ-ға дереу беріледі. Күн ішінде кіру және шығу туралы хабарлау.

e. ұйымның ҚҚТ диспетчерін жылжымалы құрамның парктен желіге кіруі және шығуы туралы техникалық немесе өзге де себептер (техника, ЖКО, жүргізушінің ауруы және т. б.) бойынша міндетті жедел хабардар ету.)

f. техникалық күту жағдайында маршруттағы қозғалыстан шығу уақыты көмек күту орнын, сондай-ақ желідегі ақаулықты жою уақытын көрсете отырып, ҚҚТ диспетчеріне Жедел тәртіппен беріледі.

g. жөнделгеннен кейін немесе өзге де себептермен жылжымалы құрамды желіге шығарады, жүргізушіні кестеге қою уақыты мен орнын ҚҚТ диспетчерімен келіскеннен кейін жүргізеді.

h. "жүргізуші көмекшісі" жабдығы өшірілген жылжымалы бірліктерді анықтау бойынша мониторингті міндетті түрде жүргізу және ажыратудың себебін анықтау және жұмыс қабілеттілігін қалпына келтіру үшін ұйымның пайдалану бөліміне өтінімді уақтылы беру бойынша жедел шаралар қабылдау.

i. I. маршрутта ауа райы немесе өзге де себептер бойынша жүрудің қиындығы немесе мүмкін еместігі туралы ұйымның ҚҚТ диспетчеріне дереу хабарлау.

4. Автоколоннаның басшысы

а. маршрутта туындайтын проблемаларды жоюда жеделдікті қамтамасыз ету үшін ҚҚТ диспетчерлерімен байланыс бойынша тұрақты қолжетімділік.

б. кесте бойынша маршруттың жұмысын ұйымдастыруға көмектесу. Жүргізуші құраммен қозғалысты басқару бөлігінде ҚҚТ диспетчерлерінің барлық өкімдерін орындау және кесте бойынша жұмыс істеу қажеттілігі туралы түсіндіру жұмысы.

с. желідегі жұмысты бұзатын жүргізушілерге уақтылы әсер ету.

д. бригадирлер мен звеношылар тарапынан желіде және шығаруда көмек көрсетуді қамтамасыз ету.

е. жүргізушілердің шығарылуға кешігусіз шығуын және наряд бойынша бастапқы соңғы станцияға шығуын қатаң сақтауды қамтамасыз ету.

ф. тәртіп бұзушыларға ықпал ету шаралары туралы барлық жүргізуші құрамына жеткізу.

г. ҚҚТ диспетчерлерімен ЖТ бойынша әңгімелесудің аудиожазбасының болуы туралы барлық жүргізуші құрамға жеткізу. Жүргізуші тарапынан дөрекі қарым-қатынас болған жағдайда, аудиожазба бұзушылықтың дәлелі ретінде ұсынылады.

5. Жүргізуші.

а. жүргізуші маршруттың бекітілген схемасы бойынша жұмыс істеуге және қозғалыс кестесін сақтауға міндетті.

б. ұйымның ҚҚТ диспетчерінің маршруттағы қозғалысты басқару мәселелері жөніндегі барлық өкімдері (соңғы аялдама пунктінен шығу, қозғалыс аралығын реттеу, аралық аялдама пункттерінде ұзақ тұрып қалуды болдырмау, қозғалыс схемасын өзгерту бойынша) орындалуға міндетті.

с. жүргізуші мен ұйымның ҚҚТ диспетчерлерінің өзара іс-қимылы барлық келіссөздер жазыла отырып, "жүргізуші көмекші" жабдығының көмегімен жүзеге асырылады

д. жүргізуші "жүргізуші жадынамасы" негізінде "жүргізуші көмекшісі" жабдығын пайдаланады.

е. ұйымның ҚҚТ диспетчері жүргізушіге "жүргізуші көмекшісі" жабдығының дыбыстық блогы арқылы нұсқау береді, оған жүргізуші міндетті түрде жауап беруге тиіс.

ф. маршрутта жұмыс істеу кезінде кестені міндетті түрде орындау және қозғалыс аралығын реттеу бойынша ОДБ диспетчерінің өкімдерін орындау.

г. соңғы және аралық аялдама пункттерінде негізсіз тұрып қалуға жол бермеу .

h. желіде тұрып қалудың немесе қозғалыстан шығудың барлық жағдайлары туралы жүргізуші ҚҚТ диспетчеріне тікелей не тасымалдаушылардың арнайы белгіленген жедел қызметкерлері арқылы хабарлауға тиіс. Бос тұрып қалу себебін белгілеместен, ол тәртіптік ықпал ету шараларын қолдана отырып, "өз еркімен тоқтап қалу" болып саналады.

i. Төтенше жағдайлар, ЖКО, маршруттың өзгеруі және кесте бойынша жұмысты бұзатын басқа да жағдайлар туралы шығару жөніндегі диспетчерді немесе автоколоннаның бастығын міндетті түрде уақтылы хабардар ету.

ж. "жүргізуші көмекшісі" жабдығы техникалық себептер бойынша ажыратылған кезде жүргізуші бұл туралы шығару жөніндегі диспетчерге дереу хабарлауға міндетті, ол бұл туралы жүйенің жұмыс қабілеттілігін жедел қалпына келтіру үшін ұйымның пайдалану бөліміне хабарлайды. Ақаулық туралы хабарлама болмаған жағдайда, жағдай жабдықты "өз бетінше ажырату" болып саналады, жүргізушіге рейс есептелмейді.

к. саябақтан немесе тұрақтан шыққан кезде "жүргізуші көмекшісі" жабдығын уақтылы жүктеу міндетті.

Ұйым кестеге сәйкес маршрутта тасымалдаушының ПЕ реттеуді жүзеге асырады. Қозғалыс аралықтарының біркелкілігін қамтамасыз етеді, бұл салондардың біркелкі толтырылуына ықпал етеді, бұл жолаушылардың билеттеу деңгейін арттырады. №1 қосымшада көзделген нысандар бойынша маршруттың жұмысы туралы есептерді қалыптастырады және жібереді. Тасымалдаушыны барлық анықталған бұзушылықтар (кестеден ауытқу, кешігу, тұрып қалу, "жүргізуші көмекшісі" жабдығының ажыратылуы және т. б.) туралы хабардар етеді. тасымалдаушыға өз қызметін жетілдіру бойынша ұйымдастыру жұмысын жүргізуге мүмкіндік беретін ақпаратты ұсынады.

Әрбір бағыт бойынша Жылжымалы құрам қозғалысының жай-күйі туралы жүйелі ақпарат негізінде ҚҚТ диспетчерінің қозғалыс тұрақтылығын қалпына келтіруді жүзеге асырады.

Маршруттағы қозғалысты басқару үшін ҚҚТ диспетчері қозғалысты басқару жөніндегі басшылықта (№6 қосымша) көрсетілген белгілі бір тәсілдер жиынтығын пайдаланады)

Ұйым
ЖШС «_____»

Тасымалдаушы
ЖШС «_____»

**жолаушылар көлігінің жұмысын диспетчерлік сүйемелдеу, бақылау
және басқару шеңберіндегі ынтымақтастық туралы шартқа**

№ _____ 201__ г.

№ мар.	Мемл.№	Марка	Сыйымдылығы	Отыратын орындар саны	Есіктердің болуы	Шығарылған жылы	Тартылған/ Меншікті	ЖБ жай-күйі (жұмыс, ұзақ жөндеу, есептен шығару)
--------	--------	-------	-------------	--------------------------	------------------	-----------------	------------------------	--

Ұйым
ЖШС « _____ »

Тасымалдаушы
ЖШС « _____ »

**жолаушылар көлігінің жұмысын диспетчерлік сүйемелдеу, бақылау
және басқару шеңберіндегі ынтымақтастық туралы шартқа
№ _____ 202__ г.**

Орнатылған жабдықты пайдалану ережесі

Тасымалдаушыға құрылғының жұмысына араласуға қатаң тыйым салынады, атап айтқанда:

- құрылғыны өз бетінше бөлшектеу;
- өздігінен, ұйымның мамандарынсыз, құрылғыны ол орнатылған жерден жылжыту;
- құрылғы корпусының және ол орналасқан қораптың тұтастығын бұзуға;
- кабельді өшіру немесе ауыстыру, қуат көзін өзгерту. Құрылғының электр тізбегінің тізбегін, тіпті ішінара өзгертіңіз;
- сақтандырғыштар блогының корпусын ашуға;;
- құрылғыны қуат көзінен ажыратыңыз (егер қауіпсіздік ережелері қажет болмаса);
- антеннаның жұмысына жасанды кедергі жасау;
- құрылғыға су, қышқыл, ЖЖМ және басқа да сұйық заттардың түсуіне жол бермеу

Егер төмендегілер анықталса, дереу ұйымға хабарлау:

- құрылғының көзге көрінетін зақымдануы;
- құрылғыны монтаждау бекітпелерінің бұзылуы;
- құрылғының электр қоректендіру тізбегіндегі кабельдің жоғары тозуы және/немесе үзілуі

Ұйым
ЖШС « _____ »

Тасымалдаушы
ЖШС « _____ »

**жолаушылар көлігінің жұмысын диспетчерлік сүйемелдеу, бақылау
және басқару шеңберіндегі ынтымақтастық туралы шартқа
№ _____ 202__ г.**

ҚОЗҒАЛЫСТЫ БАСҚАРУ БОЙЫНША НҰСҚАУЛЫҚ

1. Жылжымалы бірлік қозғалыстан шығып қалған кезде диспетчер алда келе жатқан жылжымалы құрамды 1/3 аралыққа кідіртуі, ал шығып қалғандардың соңынан 1/3 аралыққа бұрын рейске жөнелтуі мүмкін.
2. Жылжымалы бірліктердің істен шығуына байланысты аралықтың едәуір артуымен диспетчер оларды аралықпен жібере алады. Бұл ретте жаңа аралық айналымдағы рейстің уақытын қозғалыстағы ПЕ санына бөлу арқылы есептеледі.
3. Осылайша, тұман, көктайғақ, қар және т. б. салдарынан рейс уақыты ұлғайған кезде қозғалыс режимі белгіленеді.
4. Қозғалыс кідірген кезде кешігіп қалу үшін команда берілуі мүмкін. Команда аялдамалардағы тұрақтарды қысқарту және қозғалыс қауіпсіздігін сақтау шартымен қозғалыс жылдамдығын арттыру есебінен орындалады. Егер екі немесе одан да көп РЕ тым жақын болса, алдыңғы бірнеше аялдамалар тек қону үшін жұмыс істей алады.
5. ПЕ баяулауы оны соңғы станцияда ұстау немесе қозғалыс жылдамдығын бәсеңдету есебінен жүзеге асырылады.
6. Жылжымалы қондырғы кешігіп келген кезде, ол өз кестесіне оралу үшін қысқартылған рейске жіберілуі мүмкін.

Ұйым
ЖШС «_____»

Тасымалдаушы
ЖШС «_____»

Жолаушылар тасымалы мәселелері бойынша сауалнамаларға жауаптар

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ

Алматы қаласының жолаушылар автобусын тасымалдауды ұйымдастыру

Күні 15.06.2020

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	Жоспар - 1560 Эд. карантинге дейін, карантин кезінде-980 Эд.	Жұмыс күнінің кестесі
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	20 тасымалдаушы	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Артықшылықтары: Жолаушылардың қолма-қол ақшасыз есеп айырысуы, іс жүзінде барлық нал ақ болды табыстылық көтерілді Кемшіліктері: Желідегі бақылау жүйесі тиімсіз. Көптеген "қояндар" бар және шаралар қабылдау үшін көп уақыт пен күш қажет, бұл тасымалдаушылар үшін қолайсыз. Билетсіз жолаушы анықталған жағдайда айыппұлды тек полиция қызметкерлері ғана жаза алады, шақыртуға жұмсалған уақыт 30-дан 2 сағатқа дейін созылуы мүмкін, тиісінше тасымалдаушы зардап шегеді, өйткені ол рейсті орындамайды. Бөлшек сауда желісі эл.карталар дамымаған, сату нүктелері өте аз. Адам факторы әлі күнге дейін жоққа шығарылмайды, қолында картасы бар жолаушылар жол жүру ақысын төлегісі келмейді, жалпы алғанда бұл кірістің 10-15% құрайды. Басқа қалалардан келген жолаушыларға арналған Карта (1 рет бару) қымбат 600 тг, оның ішінде 80 теңге 1	

		сапар қалғаны Картаға қызмет көрсетуге -520 теңге	
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	Қолма-қол ақшасыз төлем карточкалармен	
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Артықшылықтары: кәсіпорынның кірістілігін арттыру, сәйкесінше салықтарды төлеу Кемшіліктері:	
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Жолаушылар көлігінің қара нарығына сілтеме жасай отырып, субсидиялаудан әрдайым бас тартылды, дегенмен бірнеше рет салықтық тексерулер жүргізілді, бұл тасымалдаушылар тиімсіз екенін көрсетті. Осыған байланысты тасымалдаушылар кәсіпорынның кіріс бөлігін өз қолдарына алды, ашықтықты көрсетуді мақсат етіп қойды. 2009 жылы Алматы қаласында жол жүру билеттерінің барлық түрлері енгізілді, жол жүру билеттерінен түсетін табысты бөлу кезінде негізгі критерий маршруттан күнделікті табыс болды. Кәсіпорынның кірісі неғұрлым көп болса, соғұрлым олар тасымалдаушылар арасында пропорционалды түрде бөлінген жол жүру билеттерін сатудан ақша алады. 2014 жылы тасымалдаушылар жолаушыларға электронды билет беруді ұсынып, тасымалдаушының табысын заңдастыруды ұсынды.	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	Жергілікті атқарушы органның жұмысындағы қиындық, белгілі бір құжаттарды, тарифті бекіту кезінде бюрократиялық әуре-сарсанды және басқа мәселелерді ұзақ уақыт бойы қарайды, жүргізушілердің, слесарьлардың және т.б. білікті қызметкерлерінің жетіспеушілігі, жабдықталған соңғы аялдамалардың болмауы аялдамаларда санитарлық-гигиеналық жағдайлар жоқ.	
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін</i>	МГМ-де білікті кадрлардың болмауы (қалалық ұтқырлық басқармасы)	

	<i>қысқаша сипаттаңыз</i>		
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>		
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	Төмендегі салыстыру кестесі Субсидиялар тасымалдаушыларға 2011 жылы 1,1 млрд теңге төленді 2016 жылдан бастап біз жаңа автобустар шартымен ғана субсидия аламыз	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>		
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?	УММК тарапынан уақтылы түзету	
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	Субсидиялау қағидаларына ТЖ және ТЖ, карантин жағдайында тікелей шығындарды субсидиялау тармағын қосу қажет	
14.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	Электрондық билеттеу Онай, бірақ жұмыс барысында анықталған кемшіліктерді ескере отырып	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	Жексенбі күні сағат 6.00-ден 19.00-ге дейін жолаушылар ағыны төмендеді автопарктердің 80% ЖАО нұсқауына сәйкес қалыпты жұмыс істеді.	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	Жолаушылар ағынының төмендеуі тасымалдаушылар кірістерінің 80% - ға төмендеуіне, бір жерде кәсіпорынның толық тоқтауына алып келді. Жүргізушілердің жетіспеушілігі, жанар-жағар май, қосалқы бөлшектер сатып алуға және жалақы төлеуге ақша қаражатының жетіспеуі. ЕДБ ТЖ кезеңінде төлемдерді кейінге қалдыруды жүргізбейді	.
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	Іс жүзінде жоқ, мамыр айында олар 15 күн ішінде дизель отынын жартысында алды	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын	Маршруттарға қызмет көрсетудің жоғары деңгейін	

	көрсеткіштерді көрсетіңіз	көрсету, табыс алудың ашықтығы, жүргізушілердің жолаушыларға қызмет көрсету бойынша бірыңғай ережені сақтауы	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	Жоқ	
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?	Жоқ	
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	Жоқ	
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)	Жоқ	
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	Қалааралық тасымалдарды заңдастыру қажет, өйткені Алматы қаласының аумағынан түрлі бағыттарда автовокзалдар жанынан, базарлардан маршруттар өтеді.	
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.		

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ
қалааралық және халықаралық автобус тасымалдары ұйымдарының

Алматы қ.

Күні 01.07.2020 ж.

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	-	
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	-	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	<i>Артықшылықтары:</i> <i>Кемшіліктері:</i>	
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	-	
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	<i>Артықшылықтары:</i> <i>Кемшіліктері:</i>	
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	-	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	-	
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін қысқаша сипаттаңыз</i>	-	
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>	-	
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	-	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	-	
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері	-	

	қандай?		
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	-	
14	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	-	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	-	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	-	
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	-	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	-	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	-	
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?	-	
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	+	
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)	1.Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында жеңілдікті жолаушылар тасымалын субсидиялау туралы мәселені қарау	
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттер сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санаймын	
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.	1. Ең өзекті және күрделі мәселе – бұл адал тасымалдаушылардан олардың беделі мен ақшасын алып тастайтын заңсыз жолаушылар тасымалы. Азаматтар заңды және заңсыз тасымалдаушылар арасындағы айырмашылықты көрмейді. Жолаушыларды заңсыз тасымалдау кезінде клиент сақтандыру шартында көзделген кешенді қызметті ала	

		алмауы мүмкін. Тиісінше, адамдар болашақта қозғала алмайды және қажетті жерге жете алмайды. 2. "Индрайвер" шақыруы бойынша такси деп аталатын мәселені заңнамалық деңгейде шешу . Біз бұл мүмкін деп санаймыз.
--	--	--

Ассоциацияның президенті

И.Жайсанова

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ

жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру

Қарағанды

Қарағанды облысы

Күні 05.07.2020

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	Күнделікті жоспарланған кесте - 490 автобус.	
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	9 тасымалдаушы, оның ішінде 2 мамандандырылған жолаушылар автокөлік кәсіпорны (100% өз автобусымен маршруттарға қызмет көрсетеді) және маршруттарға өзге заңды негіздерде, яғни автобустарды жалға алу жолымен қызмет көрсететін 7 кәсіпкерлік субъектісі.	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Қарағандыда электронды билеттеу 2 жылға жуық әзірленуде. Сондықтан біз бұл жүйенің артықшылықтары мен кемшіліктері туралы әлі тәжірибе жасаған жоқпыз. Теориялық тұрғыдан алғанда, бұл кіріс бөлігінің ұлғаюы, мөлдірлік, жолаушылар санаты, бағыты мен уақыты тұрғысынан жолаушылар кірісі мен трафигі.	<i>Оператор қызметтерінің мөлшерін анықтау тетігі жоқ.</i>
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	Екі тасымалдаушыда билеттік есепке алу жүйесі және кірістерді бақылау жүйесі жұмыс істейді, онда желілік бақылау қызметі және ынталандыру жүйесі жұмыс істейді.	
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Артықшылықтары: кірістердің өсуі, салық аударымдарын төлеу, тәртіпті нығайту, Көлік қызметтерінің сапасын арттыру; Кемшіліктері: а) қалада бірыңғай бақылау жүйесінің болмауы жеке кәсіпорындар жұмысының тиімділігін төмендетеді. б) тасымалдардың рентабельділігі болмаған кезде бақылаушылардың штат санына қосымша шығыстар.	

6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Жолаушыларға бір жолғы билеттер беру, сатылған билеттердің есебін жүргізу және желіде жүйелі бақылау жүргізу. Бұл қосымша шығындарды талап етеді, сондықтан шығындарды толық субсидиялау мәселелері де өзекті болып табылады.	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	Автобустардың кәсіби жүргізушілерінің жетіспеушілігі, ЖАО-да ПАТ мәселелеріне білікті емес көзқарас, шығындарды субсидиялаудың болмауы, тарифтер 6-10 айдан бастап бекітілмейді, әділетсіз бәсекелестік, заңсыз тасымалдау, жүргізушілердің жалақысы төмен, жол нашар, маршруттардың соңғы пункттерінде санитарлық-гигиеналық пункттердің болмауы, ...	
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін қысқаша сипаттаңыз</i>	Жолаушылар автокөлігін басқару деңгейінің төмендігі, жергілікті атқарушы органдарда білікті кадрлардың жоқтығы, тасымалдаушылар шығындарын субсидиялау жөніндегі және жалпы автокөлік саласындағы заңнаманы орындамағаны үшін жауапкершіліктің болмауы.	
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>	Бюджетте қажетті соманы бекіту – шығындарды субсидиялау; Жергілікті атқарушы органдар басшыларының жауапкершілігі – шығындарды субсидиялау үшін бюджетте қаражаттың болмауы; Зарды көбейту. жүргізушілердің ақысы, жүргізушілерді даярлау-кәсіби жүргізушілердің болмауы; Кадрларды қайта даярлау және біліктілігін арттыру – білікті кадрлардың болмауы ;	
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	2010 - 0 % 2011 - 0 % 2012 - 0 % 2013 - 0 % 2014 - 0 % 2015 - 0 %	<i>Есентер ай сайын жергілікті атқарушы органдарға тапсырылады</i>

		2016 - 0 % 2017 - 0 % 2018 - 10 % 2019 - 20 %	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? (пайыздық қатынаста көрсетіңіз)	20-30 шегінде %	<i>Есептер ай сайын жергілікті атқарушы органдарға тапсырылды</i>
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?	Жоғары атқарушы орган тарапынан бақылаудың болмауы. Шығындарды субсидиялау жөніндегі заңнаманы орындамағаны үшін ЖАО басшыларының жауапкершілігінің болмауы; Жолаушылар көлігі экономика саласы ретінде қалдық принцип бойынша қабылданады.	
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	ҚР Үкіметі тарапынан тоқсан сайынғы бақылау; Мониторингті орталық уәкілетті орган автокөлікшілердің қоғамдық бірлестіктерінің деректері негізінде жүргізеді; ҚР ӘҚБтК-не "автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңын орындамағаны үшін жергілікті атқарушы органдар басшыларының жауапкершілігіне және шығындарды субсидиялау қағидаларына қатысты өзгеріс пен толықтыру енгізу ..	
14	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	Билет-есеп жүйесі мен бақылау жүйесін енгізу арқылы табыс алудың ашықтығын қамтамасыз ету; "Есеп-бақылау-талдау және алдын алу"жүйесін енгізу арқылы жол - көлік жарақатына қарсы іс-қимыл.	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	Жолаушылар автокөлігі ЖАО-ның өкіміне сәйкес жұмыс істеді, олар мемлекеттік мекемелер мен басқа да субъектілер қашықтықтан жұмыс режиміне көшкендіктен, паспортқа байланысты шығындарды төмендету бойынша тиісті шаралар қабылдамады.	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан	Кірістер күрт төмендеді, ал Жолаушыларды тасымалдау	

	кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	шығындары төтенше жағдайға дейінгі әдеттегі күндермен салыстырғанда да өсті, өйткені тасымалдаушылар дезинфекциялық материалдарды сатып алып, қосымша шығындар әкелді.	
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	Іс жүзінде ЖАО мен ҚР Үкіметі тарапынан ешқандай қолдау көрсетілген жоқ.	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	Жолаушылар автокөлігін ұйымдастырудың жоғары деңгейі, маршруттағы адал бәсекелестік, табыс алудың ашықтығы, жүргізушілер мен кондукторлардың жолаушыларға қызмет көрсету бойынша бірыңғай ережені сақтауы, Халыққа қызмет көрсету сапасының жоғары деңгейі, кері байланыстың жұмыс істеуі.	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	Нам неизвестно об этом.	
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?	Белгісіз	
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	Қатысқан жоқ;	
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)		
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық		

	жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	Иә.	
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.	Қалааралық тасымалдау және автостанциялар мен автовокзалдар мен жолаушыларға қызмет көрсету пункттерінің жұмысы мәселелерін регламенттейтін нормативтік актілерге өзгеріс пен толықтыру енгізу қажет.	

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ
жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру

Петропав қ. Солтүстік Қазақстан обл.

Күні 01.07.2020 г.

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	Күнделікті жоспарлық кесте-204 автобус	
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	10 тасымалдаушы	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Әзірге электрондық билеттеу енгізілген жоқ	
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	2-нұсқа: екі тасымалдаушыда билеттік есеп жүйесі және желіде бақылау әрекет етеді.	
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Артықшылықтары: кірістерді ұлғайту, салық аударымдарын төлеу, тәртіпті нығайту, ...	
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Жолаушыларға бір жолғы билеттер беру, сатылған билеттердің есебін жүргізу және желіде бақылау жүргізу. Бұл қосымша шығындарды талап етеді, сондықтан шығындарды толық субсидиялау мәселелері де қажет.	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	Кәсіби автобус жүргізушілерінің жетіспеушілігі, шығындарды субсидиялаудың болмауы, тарифтер ұзақ уақыт бойы бекітілмейді, әділетсіз бәсекелестік, заңсыз тасымалдау, жүргізушілердің жалақысы төмен, жол нашар, маршруттардың соңғы пункттерінде санитарлық-гигиеналық	

		пункттердің болмауы.	
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін қысқаша сипаттаңыз</i>	Жолаушылар көлігін басқару деңгейінің төмендігі, жергілікті атқарушы органдарда білікті кадрлардың болмауы, тасымалдаушылар шығындарын субсидиялау жөніндегі заңнаманы орындамағаны үшін жауапкершіліктің болмауы, тарифтің төмендігі.	
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>	Шығындарды субсидиялау;	
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	2010 - 0% 2011 - 0 % 2012 - 0% 2013 - 0% 2014 - 0% 2015 - 0% 2016 - 0% 2017 - 0% 2018 - 0 % 2019 - 0 %	<i>Есептер ай сайын жергілікті атқарушы органдарға тапсырылды</i>
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	Қаңтар-0 Ақпан-0 Наурыз-0 Сәуір-0 Мамыр -0	<i>Есептер ай сайын жергілікті атқарушы органдарға тапсырылды</i>
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?	Жолаушылар көлігі экономика саласы ретінде қалдық принцип бойынша қабылданады.	
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	ҚР Үкіметі тарапынан тоқсан сайынғы бақылау; Мониторингті автокөлікшілердің қоғамдық бірлестігі жүргізеді;	

		Автомобиль көлігі туралы " ҚР Заңын орындамағаны үшін жергілікті атқарушы органдар басшыларының жауапкершілігіне қатысты ҚР ӘҚБтК-не өзгеріс пен толықтыру енгізу»;	
14.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	Оң тәжірибе жоқ. Ерекше ештеңемен блоктардың.	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	Олар әдеттегі күндердегідей жұмыс істеді, бірақ жолаушылар ағынының төмендеуіне байланысты маршруттардың кірісі күрт төмендеді. Содан кейін автобустардың қозғалысы толығымен тоқтады.	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	Кірістер күрт төмендеді, ал Жолаушыларды тасымалдау шығындары әдеттегі күндердегідей қалды. Тасымалдаушылар дезинфекциялық материалдарды сатып алып, қосымша шығындарға ұшырағандықтан, жалпы шығындар өсті.	
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	1-нұсқа: іс жүзінде ешқандай қолдау көрсетілмеді.	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	Жолаушылар автокөлігін ұйымдастырудың жоғары деңгейі, маршруттағы адал бәсекелестік, табыс алудың ашықтығы, жүргізушілер мен кондукторлардың жолаушыларға қызмет көрсету бойынша бірыңғай ережені сақтауы, Халыққа қызмет көрсету сапасының жоғары деңгейі, кері байланыстың жұмыс істеуі,	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды	1-нұсқа: біз бұл туралы білмейміз.	

	ма?	2-нұсқа: қабылданды.	
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?		
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	Нұсқа: Қабылданды.	
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)		
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	1-нұсқа: Иә. 2-1 нұсқа: жоқ	
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.		

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ
жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру
Талдықорған қ., Алматы облысы, күні 15.08.2020 ж.

№	Сұрақ	Жауап
1.	Автобустарды желіге күнделікті жоспарлы шығару	190 бірлік
2.	Тасымалдаушылар саны	7
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Талдықорған қаласы әкімінің баспасөз хатшысының мәліметінше, электрондық билеттеуді енгізу 2020 жылғы тамыздың 2-онкүндігінде жоспарланып отыр
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	Билет-есеп жүйесі енгізілмеген, билеттер автобуста ілулі, олар өздеріне керек
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Артықшылықтары: кіріс бөлігін ұлғайту, мөлдірлік және дисциплинаны нығайту Жаман тұстары: бақылаушылар үшін шығындар
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Жолаушылар билеттерін беру, сатылған билеттерді есепке алу және бақылау, субсидиялау туралы айтатын болсақ, қалалық әкімдікпен тасымалдаушылардың шығындарын нақтылау мақсатында тексеру жүргізілді, қалалық тасымалдаушылардың деректері бойынша бір жолаушыны тасымалдау 112 теңге, ал жүргізілген тексеру нәтижелері бойынша 59 теңге болды, ал барлық сыр-бор облыс әкімдігінің тасымалдаушылардың шығындарын жабу тәртібінде 2 млрд.теңге сомасындағы "Сарыарқа автопром" шығарған жайлы, орташа және үлкен сыйымдылықтағы қалалық тасымалдаушыларға автобустар сатып алуға арнап, Алматы облысының дизайны мен логотипін кейін олар ҚҚС төлеуге мәжбүр болады деп қарсылық білдіріп, бұл қаражатты уақтылы игермегендіктен республика бюджеті қайтарып алды.
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	Барлық жерде білікті жүргізуші кадрлардың жетіспеушілігі, зар-дың төмендігі.төлем және жаман жол
10	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды?(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)	2010 жылдан бастап, егер қалалық тасымалдаушыларға қателеспесем, жыл сайын қалалық бюджеттен 250 млн.теңге бөлінеді және бұл сома жыл сайын 50 млн. теңгеге артады қазіргі уақытта бұл сома 550 млн. теңгені құрайды, мұнда мектеп оқушыларын тасымалдау үшін ақша

		қосыңыз, дегенмен біздің қаламызда шағын, ықшам, мектептер қадамдық қолжетімділікте орналасқан, бұдан басқа, биылғы жылы мектеп оқушыларын тасымалдау үшін Семей қаласынан 71 автобус сатып алынды.
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	Ерекше карантин режимі кезінде біздің қалада автобустар 06-00-ден 10-00-ге дейін және түскі астан кейін 16-00-ден 21-00-ге дейін жүрді
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	Кірістерді азайту, дезинфекциялау шығыстары және шығыс материалдары
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	Ешқандай
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	Халыққа қызмет көрсетудің жоғары деңгейі
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)	Қалааралық облысаралық тұрақты қатынастарға қызмет көрсететін автобустардың жалпы техникалық жай-күйі үлкен алаңдаушылық туғызады, біздің тасымалдаушыларымызда жылжымалы құрамды жаңарту үшін мүмкіндік жоқ, облысшілік маршруттарды субсидиялаудың толық болмауы, дегенмен біздің тасымалдаушыларымыздың барлық есеп айырысулары ЖАО-ға мерзімінде ұсынылса да, қазіргі уақытта біздің облыста облыс әкімі Алматы облысында жолаушылар көлігін дамыту жөніндегі 2020-23 жылдарға арналған жоспарды қабылдады, бірақ бұл жоспардың бірде-бір тармағы орындалмайды, бірақ бұл
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	Иә
24.	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.	Жою үшін ЖАО, көліктік бақылау инспекциясы, салық инспекциясы қызметкерлерімен және ЖПҚ қызметкерлерімен бірлесіп рейдтік іс-шараларды жиі өткізу

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ
жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру

Орал қ. Батыс Қазақстан облысы Күні: 9 маусым 2020 ж.

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	Күнделікті кесте - 320 автобус және 100 шағын автобус	
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	6 (алты) ЖШС	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Өңірде электрондық билеттеу жүйесі енгізілмеген	Енгізу қажеттілігі бар. Тек делдалдарсыз. ESB операторлары транзакцияның 8-10 пайызын сұрайды.
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	Сатылған қағаз билеттерді есепке алу	Тасымалдауды ұйымдастырушы автобустардың салондарын кез келген банктің карталарын есептейтін терминалдармен жабдықтауы тиіс. Делдалсыз ақша жолаушы автобусын пайдаланған тасымалдаушының есеп айырысу шоттарына кетуі керек. Сонда ғана табыстың ашықтығына қол жеткізуге болады, оны ұйымдастырушы алаңдатады.

5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Артықшылықтары: қағаз билеттерінің құны төмен. Жаман тұстары: қағаз билеттерді сатудан түскен түсімнің ашықтығы жоқ. Табыстың бір бөлігі жүргізушінің қалтасына түседі.	ЭСБ қолдану тасымалдаушы үшін де, ұйымдастырушы үшін де тасымалдаушының шоттарын толтырудың нақты көрінісі болуы және субсидиялау тақырыбы бойынша мазмұнды әңгіме жүргізуі қажет.
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Кәсіпорынның жолаушылар ағынын зерттегеннен кейін әр маршрут үшін жоспар құру арқылы ғана.	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	1.Жүргізушілердің жетіспеушілігі. 2.Залалдарды толық көлемде субсидиялау; 3.Тарифтерді қарау кезінде ЖАО тарапынан әуре-сарсаңға салу; 4.Маршруттарды үшінші тұлғаларға беру, субсидиялау бойынша өз міндеттерін орындамағаны үшін ЖАО жауапкершілігі, маршруттардың жұмыс режимін біржақты өзгерту және т.б. сияқты ұғымдар ашылмаған ескірген заңнамалық база.	1."Д"санаттарын беруді қайта қарау қажет. Қазіргі стандарттар бойынша, автобус жүргізушісі болу үшін адам кем дегенде 26 жаста болуы керек. Осы жасқа қарай ол мамандық таңдауды шешеді; 2.Субсидиялауды толық көлемде жүргізу. Толық субсидиялаусыз тасымалдаушыларда төмен тарифтер кезінде парктерді жаңарту мүмкіндігі болмайды; 3.Келесі күнтізбелік жылдың төртінші тоқсанында тарифтерді жыл сайын қарау және бекіту заңнамалық түрде

			бекітілсін. ЖАО-ның қадамдық әрекеттері қандай да бір Нормативтік-құқықтық актілерде жазылмайынша, әуре-сарсаңға салу жалғасатын болады;
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін қысқаша сипаттаңыз</i>	1.Жолаушылар көлігін дамытудың кешенді схемасының болмауы; 2.Жолаушылар тасымалын басқарудың төмен деңгейі;	1.Жолаушылар көлігін дамытудың кешенді схемасын және жол жүрісін ұйымдастыру жобасын әзірлеу және бекіту облыстың жергілікті атқарушы және өкілді органдарының құзыретіне жатады. Іс жүзінде облыс бұл мәселелермен айналыспайды. 2.Кадрлардың тұрақтамауы және олардың жолаушылар тасымалын ұйымдастыру мәселелеріндегі біліктілігінің болмауы.
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>	1.Ауданның (облыстық маңызы бар қаланың) жергілікті өкілді және атқарушы органдары жолаушылар көлігін дамытудың кешенді схемасын және жол жүрісін ұйымдастыру жобасын әзірлеумен және бекітумен айналысуға тиіс);	1."Автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңының 14-бабына өзгерістер енгізу»; 2.Іс жүзінде Тасымалдауды ұйымдастырушы тек

		2.Екіжақты шарттық міндеттемелердің орындалуын бақылауды одақтарға, қауымдастықтарға немесе басқа да қоғамдық құрылымдарға беру қажет; тек бір субъектіге ғана тасымалдау процесін ұйымдастыруға және бақылауға болмайды. Кез-келген орган өзін ешқашан бақыламайды, өйткені ол әрқашан дұрыс. Мұнда олар сыбайлас жемқорлық шығындарын сезінеді;	тасымалдаушы міндеттемелерінің орындалуын бақылайды. Ұйымдастырушы ұйымдастырушыны ешқашан бақыламайды, әртүрлі жазылымдарды табады және т. б.
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	2017 – 1.5% 2018- 4.8% 2019- 5.7%	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	2020 жылдың 6 айында шығындар 25% - ға субсидияланған. Егер екінші жартыжылдықта қосылмаса, онда жылдық көрсеткіш 12.5% шегінде болады. Бірақ ең жақсысына үміт артамыз.	
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?	Қалдық принципі. Мұның бәрі облыстың бірінші басшысына байланысты. Олар жолаушылар көлігін байыпты қабылдамады.	
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	Жолаушылар көлігі саласындағы заңнамалық актілердің талаптарын сақтауда ЖАО жауапкершілігін арттыру.	Заңдарды және басқа да НҚА-ны қайта қарау
14.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	Ерекше, ерекше тәжірибе жоқ. Ретінде және барлық.	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	Әр түрлі нұсқалар: графиктерді қысқарту, толық тоқтату, үзіліс кестелері;	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде	Тексеруші органдар тарапынан шектеу	Әрине, автопарктердің

	жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	шараларын сақтау бойынша салондардың толымдылығын, жолаушыларда бетперделердің болуын тексере бастаған кезде. Егер бұзушылық анықталса, жолаушыларға емес, тасымалдаушының басшысына айыппұл салады (бұл оларға тиімдірек).	табысы еселеп төмендеді. ЖҚҚ сатып алуға, автобус салондарын дизель құралдарымен бірнеше рет өңдеуге, осы жұмыс үшін жұмысшыларды жалдауға күтпеген шығындар артты.
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	Карантиннің алғашқы айында күн сайын ауысымнан кейін автобустар қала күшімен дизельдік құралдармен өңделді. Содан кейін олар тасымалдаушыларға қайтарылды. Құралдар шамасы, аяқталды. Жоғалған түсім өтелмеді. Егер билік тарапынан субсидиялау көлемін ұлғайту түрінде қаржылық қолдау көрсетілмесе, пандемиядан кейінгі кезең көлік коллапсына қауіп төндіреді.	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	1.Тасымалдауды ұйымдастыру деңгейін арттыру; 2.Ай сайын шығындарды субсидиялау; 3.Көрсетілетін қызметтерді жақсарту;	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	Белгісіз	
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?	Белгісіз	
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	Жоқ	
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)	Қолданыстағы заңнаманың үстемдігі	

23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	Ойланған жоқ	
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.	Карантиндік режимді енгізу жолаушылар ағынына қарамастан автопарктердің жолдары мен қаржыландыру көздерін заңнамалық түрде анықтай отырып, толық тыйым салуды көздейді.	

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ
жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру

Қала **Павлодар**

Облысы **Павлодар**

Күні **2020 жылғы 01 Шілде**

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	<i>Күнделікті жоспарлық кесте - 365 автобус</i>	
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	<i>7 тасымалдаушы</i>	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	<i>Артықшылықтары: Халыққа қызмет көрсету сапасын жақсарту; тасымалдаушыларға алынатын өтемақылардың, дотациялар мен субсидиялардың толық анық нақтылануы; неғұрлым икемді тарифтік саясатты жүргізу мүмкіндігі. Кемшіліктері: жабдықты сатып алуға қосымша қаржылық жүктеме; операторға техникалық қолдау үшін аударымның үлкен пайызы (7-10%)</i>	
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	<i>Билеттік есеп жүйесі барлық жолаушылар фирмаларында енгізілмеді</i>	
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	<i>Артықшылықтары: кірістерді ұлғайту, салық аударымдарын төлеу, тәртіпті нығайту Жаман тұстары: бақылаушылардың штаттық санына және бір жолғы жол жүру билеттерін сатып алуға қосымша шығындар</i>	

6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз?	<i>Жолаушыларға біржолғы билеттер беру, сатылған билеттердің есебін жүргізу және желіде бақылау жүргізу. Бұл қосымша шығындарды талап етеді, сондықтан шығындарды толық субсидиялау мәселелері де қажет</i>	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	<i>Автобустардың кәсіби жүргізушілерінің жетіспеушілігі, шығындарды субсидиялаудың болмауы, азаматтардың жеңілдікті санаттарын тасымалдау шығындарын өтеу жөніндегі шығыстар тасымалдаушыларға 25% - дан аспайтын мөлшерде өтеледі. 01.12.2017 жылы бекітілген 80 теңге тарифі түзетуді талап етеді</i>	
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай?	<i>Жолаушылар автокөлігін басқару деңгейінің төмендігі, жергілікті атқарушы органдарда білікті кадрлардың болмауы, тасымалдаушылар шығындарын субсидиялау жөніндегі заңнаманы орындамағаны және азаматтардың жекелеген санаттарының жеңілдікпен жол жүргені үшін жауапкершіліктің болмауы</i>	
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз?	<i>Әлеуметтік маңызы бар маршруттардың залалын субсидиялау бойынша бюджеттен қажетті соманы бекіту; азаматтардың жеңілдікті санаттарын тасымалдау шығындарын өтеу; жолаушылар тасымалын субсидиялау, дотациялау бөлігінде ҚР заңнамалық актілерін орындамағаны үшін жергілікті атқарушы органдар басшыларының жауапкершілігі; жүргізуші кадрларды оқытуды және қайта даярлауды ұйымдастыру</i>	

10.	2010 – 2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды?	<i>Жүзеге асырылмады</i>	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады?	<i>Емес, жүзеге асырылады. есептеулер 2020 жылдың ақпан айында жіберілді</i>	
12.	Шығындарды субсидиялаудың болмауының себептері қандай?	<i>Шығындарды субсидиялау жөніндегі заңнаманы орындамағаны үшін жергілікті атқарушы органдар басшылары жауапкершілігінің болмауы. Жолаушылар автокөлігі экономика саласы ретінде қалдық принцип бойынша қабылданады</i>	
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз?	<i>ҚР Үкіметі тарапынан тоқсан сайынғы бақылау; мониторингті автокөлікшілердің қоғамдық бірлестігі жүргізеді; ҚР ӘҚБтК-не "автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңын орындамағаны үшін жергілікті атқарушы органдар басшыларының жауапкершілігіне қатысты өзгерістер мен толықтырулар енгізу»</i>	
14.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	<i>Ерекше айырмашылығы жоқ</i>	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	<i>Олар әдеттегі күндердегідей жұмыс істеді, бірақ жолаушылар ағынының төмендеуіне байланысты маршруттардың кірісі күрт төмендеді. Содан кейін 13.04.2020 жылдан 12.05.2020 жылға дейін автобустар қозғалысы толығымен тоқтады</i>	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	<i>Кірістер күрт төмендеді, ал Жолаушыларды тасымалдау шығындары әдеттегі күндердегідей қалды. Тасымалдаушылар дезинфекциялық</i>	

		<i>материалдарды сатып алып, қосымша шығындарға ұшырағандықтан, жалпы шығындар артты</i>	
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	<i>Іс жүзінде ешқандай қолдау болған жоқ</i>	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	<i>Жолаушылар автокөлігін ұйымдастырудың жоғары деңгейі, маршруттағы адал бәсекелестік, табыс алудың ашықтығы, жүргізушілер мен кондукторлардың жолаушыларға қызмет көрсету жөніндегі бірыңғай ережені сақтауы, Халыққа қызмет көрсету сапасының жоғары деңгейі, кері байланыстың жұмыс істеуі.</i>	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	<i>Қабылданбаған</i>	
20.	Сіз қалаңыздың жолаушылар автокөлігін дамытудың өңірлік бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	<i>Қатыспады</i>	

«Павлодар облыстық көлік одағы» қауымдастығының президенті

Рудаков В.Д.

САУАЛНАМА ПАРАҒЫ
жолаушыларды автобуспен тасымалдауды ұйымдастыру

Қала Шымкент
 14-08-2020

Дата

№	Сұрақтар	Жауаптар	Ескертпе
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/автобустарының санын көрсетіңіз	928	
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	22	
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Электрондық билеттеу енгізілмеген	
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	Билет есебі.	
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Жаман тұстары: бақылаушылардың штаттық санына және бір жолғы жол жүру билеттерін сатып алуға қосымша шығындар.	
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Сатылған билеттерді беру және есепке алу және желіге бақылау жүргізу шығындарды толық субсидиялауды қажет етеді.	
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	Кәсіби автобус жүргізушілерінің жетіспеушілігі, шығындарды субсидиялаудың болмауы.	
8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін</i>	Жергілікті атқарушы органдарда білікті кадрлардың болмауы, тасымалдаушылар шығындарын субсидиялау жөніндегі заңнаманы орындамағаны үшін жауапкершіліктің болмауы,	

	<i>қысқаша сипаттаңыз</i>	сындарлы даму бағдарламасының және қадамдық тетіктердің болмауы.	
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>	Бюджетте қажетті соманы бекіту – шығындарды субсидиялау; ЖАО басшыларының жауапкершілігі-шығындарды субсидиялау үшін бюджетте қаражаттың болмауы; Зарды көбейту.жүргізушілердің ақысы, жүргізушілерді даярлау-кәсіби жүргізушілердің болмауы; Кадрларды қайта даярлау және біліктілігін арттыру – білікті кадрлардың болмауы;	
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	Субсидиялау жүргізілген жоқ.	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	Субсидиялау жүргізілген жоқ.	
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?	Жоғары атқарушы орган тарапынан бақылаудың болмауы. ҚР ӘҚБтК-де ЖАО басшыларының шығындарын субсидиялау жөніндегі заңнаманы орындамағаны үшін жауапкершіліктің болмауы.Жолаушылар көлігі экономика саласы ретінде қалдық принцип бойынша қабылданады.	
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	ҚР Үкіметі тарапынан тоқсан сайын құтрөл. Мониторингті Көлік комитеті автокөлік көліктерінің қоғамдық бірлестіктерімен бірлесіп жүргізеді."Автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңын орындамағаны үшін ЖАО басшыларының жауапкершілігіне қатысты ҚР ӘҚБтК-не өзгеріс пен толықтыру енгізу»; "Атап айтқанда, тасымалдаушы мен ЖАО арасындағы шарт бекітілген бюджет негізінде	

		емес, есеп айырысу тарифі мен ЖАО бекіткен тариф арасындағы айырмадан айқындалған сома негізінде жасалады.	
14	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	Әсіресе еш айырмашылығы жоқ.	
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	ЖАО өкіміне және өңірдің бас санитарлық дәрігерінің қаулысына сәйкес жұмыс істеді. Кәдімгі күндердегідей, бірақ жолаушылар ағынының төмендеуіне байланысты маршруттардың кірісі күрт төмендеді. Демалыс күндері қалада жолаушылар тасымалы тоқтатылды.	
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	Кірістер күрт төмендеді, ал Жолаушыларды тасымалдау шығындары әдеттегі күндердегідей қалды. Тасымалдаушылар дезинфекциялық материалдарды сатып алып, қосымша шығындарға ұшырағандықтан, жалпы шығындар өсті.	
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	Ешқандай практикалық көмек көрсетілмеді.	
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	Жолаушылар автокөлігін ұйымдастырудың жоғары деңгейі, маршруттағы адал бәсекелестік, жүрістерді алудың ашықтығы, жүргізушілер мен кондукторлардың жолаушыларға қызмет көрсету бойынша бірыңғай қағидаларды сақтауы, Халыққа қызмет көрсету сапасының жоғары деңгейі, кері байланыстың жұмыс істеуі.	
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	Қабылданды, бірақ жұмыс істемейді.	
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық	Қаланың жолаушылар көлігі қозғалысының	

	бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?	сызбасын оңтайландыру.	
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	---	
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)	---	
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	----	
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.	----	

ЗТБ «ОҢТҮСТІКАВТОКӨЛІК» қауымдастығы нысанындағы төрағасы

Дархан Каюпов

**Тасымалдаушылар парктері мен қауымдастықтарына сауалнама
жүргізу бойынша ақпарат жиынтығы**

№	Сұрақтар	Жауаптар
1.	Сіздің қалаңыздың күнделікті жоспарланған кестелерінің/ автобустарының санын көрсетіңіз	Күн сайын қалалық маршруттарға қалалардағы халық санына байланысты 50-ден 1600 бірлікке дейін автобус шығады
2.	Сіздің қалаңыздың ішкі бағыттарына қанша тасымалдаушы қызмет көрсетеді?	Сауалнама тасымалдаушылар саны қалаішілік тұрақты маршруттарда жұмыс істейтін 5-тен 30-ға дейінгі шаруашылық жүргізуші субъектілерді құрайтынын көрсетті.
3.	Сіздің қалаңыздың электронды билетінің оң және теріс жақтарын сипаттаңыз	Артықшылықтары: маршруттардың кірістілігін арттыру Кемшіліктері: маршруттардың табыстылығын толық Жинау қамтамасыз етілмейді; жол жүру үшін жолаушылардың төлемін тиімсіз бақылау; Бөлшек сауда үшін пункттер санының жеткіліксіздігі қарта;
4.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығы қалай қамтамасыз етіледі?	Алматы және Нұр-сұлтан қалаларында ашықтықты ЭБ қамтамасыз етеді. Басқа өңірлерде кірістердің ашықтығы әр түрлі қамтамасыз етіледі және тасымалдаушылардың жауапкершілігі саласына жатады және автобус парктері басшыларының экономикалық саясатына байланысты. Мысалы, АТП-да моншақтар, билеттерді беру, кірістер алу және желідегі бақылау жүйесі бар. Т.о. тасымалданған жолаушылар саны тіркелген табыспен және бюджетке төленген салықтармен расталады. Сонымен қатар, басқа бизнес субъектілерінің көпшілігінде моншақтар жоқ.
5.	Жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етудің артықшылықтары мен кемшіліктерін сипаттаңыз	Артықшылықтары: қаржылық және сызықтық көлік тәртібін нығайту. Кемшіліктері: кірістер ашық болған кезде автопарктер "шығындарда" көрсетіледі. Қолданыстағы НҚА кәсіпкерлерді табыстарын жасыруға ынталандырады. Бұл жағдайда жүргізушілер мен кондукторлар моншақтар мен жүйелік бақылау жоқ жерде жұмыс істеуге тырысады.
6.	Электрондық билеттеу енгізілгенге дейін қалаңыздағы жолаушылар көлігі кірістерінің ашықтығын қамтамасыз етуді қалай ұсынасыз ?	Моншақтарды енгізу, билеттерді беру және кіріс алуды есепке алу. Бір қаладағы бірыңғай бақылау жүйесі.
7.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар автокөлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болады?	Әлеуметтік маңызы бар тасымалдар шығындарын субсидиялаудың болмауы. Тарифтер бір жылға дейінгі мерзімге бекітіледі.

8.	Бұл проблемалардың себептері қандай? <i>Өз қалаңыздағы жолаушылар көлігі проблемаларының тізімін қысқаша сипаттаңыз</i>	Проблемалардың көздері деп аталады: салалық кадр саясатының болмауы, жалақының төмендігі, қалалық маршруттық желінің дамымауы, ЖАО басшыларының жауапкершілігінің болмауы, шығындарды субсидиялау мәселесі бойынша орталық УО тарапынан бақылаудың болмауы, жолаушылар автокөлігін дамытудың өңірлік бағдарламасының болмауы.
9.	Сіз қандай шешімдерді ұсынасыз? <i>Қысқаша сипаттаңыз "шешу жолдары – проблемалар»</i>	Тасымалдаушылардың субсидиялауға қажеттілігін ескере отырып, бюджетті 100% - ға бекіту. Жүргізушілердің жалақысын көтеру. Тасымалдардың рентабельділігін қамтамасыз ету. Автобус паркін жаңарту.
10.	2010-2019 жылдары шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылды? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	
11.	Ағымдағы жылы шығындарды субсидиялау қалай жүзеге асырылады? <i>(пайыздық қатынаста көрсетіңіз)</i>	
12.	Шығындардың болмауы немесе шамалы субсидиялауының себептері қандай?	УО тарапынан бақылаудың болмауы, ЖАО жауапкершілігінің болмауы.
13.	Субсидиялау бойынша қолданыстағы ережені түзету үшін сіздің ұсынысыңыз ?	"Автомобиль көлігі туралы" ҚР Заңын және заңға тәуелді актілерді орындамағаны үшін ЖАО басшыларының жауапкершілігі туралы ҚР ӘҚБтК-не толықтыру енгізілсін.
14.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігінің оң тәжірибесін басқа аймақтарға ұсынуға болады?	Оң тәжірибе ретінде Нұр-сұлтан қалаларының ЭБ бойынша тәжірибесін ұсынуға болады. Жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеуді ұйымдастыру, БУС ұйымдастыру бойынша Қарағанды қаласының тәжірибесі.
15.	Төтенше жағдай режимінде сіздің қалаңыздың жолаушылар автокөлігі қалай жұмыс істеді?	Автопарктер жолаушылар ағыны мен кірістіліктің айтарлықтай төмендеуі жағдайында ЖАО шешіміне сәйкес жұмыс істеді.
16.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде жолаушылар көлігі қандай қиындықтар мен проблемаларға тап болды?	Шығындар ұлғайған және Үкімет пен ЖАО тарапынан қаржылық қолдау болмаған кезде табыстардың жоғалуы.
17.	Төтенше жағдай кезінде және пандемиядан кейінгі кезеңде мемлекеттік органдардан жолаушылар көлігі қандай нақты көмек немесе қолдау алды?	Негізінен автопарктер мемлекеттік органдар тарапынан көмек алған жоқ. Кейбір аймақтарда көмек көрсетілді ЖАО.
18.	Жолаушылар көлігін басқару органының жұмысы бағаланатын көрсеткіштерді көрсетіңіз	Табыс алудың ашықтығы, адал бәсекелестік; Көліктегі ЖҚҚ деңгейі; Қозғалыстың жүйелілік деңгейі;

		Жолаушыларға қызмет көрсету мәдениетінің деңгейі; Автобустардың техникалық, санитарлық жағдайы және олардың сыртқы түрі.
19.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қабылданды ма?	Сауалнамаға қатысқан респонденттердің көпшілігі ПАТ Өңірлік даму бағдарламасы туралы білмейді.
20.	Сіздің қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасы қандай мақсаттар мен міндеттерді қояды?	
21.	Сіз қалаңыздағы жолаушылар көлігін дамытудың аймақтық бағдарламасын әзірлеуге қатыстыңыз ба?	Респонденттердің көпшілігі қатыспады және бұл туралы білмейді.
22.	Автобус тасымалдарын ұйымдастыруды жақсарту жөніндегі Сіздің ұсыныстарыңыз (қала аралық, облысаралық), халықаралық.)	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында жеңілдікті жолаушылар тасымалын субсидиялау туралы мәселені қарау
23.	Қалааралық республикаішілік және халықаралық жолаушылар тасымалдарында билеттерді сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет деп санайсыз ба (авиа және т/ж билеттерін сату жүйесіне ұқсас).	Теміржол және авиация тәжірибесі бойынша жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық тасымалдауда билеттер сатудың бірыңғай жүйесін енгізу қажет.
24	Пандемия және карантин режимі кезеңінде жолаушыларды қалааралық республикаішілік және халықаралық қатынаста тасымалдау проблемаларын шешу үшін қандай ұсыныстар тиімді деп санайды.	Заңсыз тасымалдарды жою бағдарламасын әзірлеу жөніндегі жұмыс тобын құру: - заңсыз тасымалдарды жою басым міндеттердің бірі болуға тиіс; - "Индрайвер" жүйесі бойынша жолаушылар тасымалын реттеу»; - желіде бақылауды қамтамасыз ету; - әкімшілік енгізу. ҚР ӨҚБТК-де АТС иелерінің, жүргізушілер мен жолаушылардың жауапкершілігі.

«ҚР Автокөлік одағы» (ҚАО) ЗТБ байланыстары

Телефон: 8-727-279-42-59

Электрондық пошта: info@kao-a.kz

Басқарма Төрағасы – С.К. Алигужинов – 8 701 744 2586

Бас директор – С.Ш. Аманбаев – 8 777 217 0424

Бас директордың орынбасары – Б.М. Алдабергенов – 8 701 299 4896