

## ПРОТОКОЛ

обсуждения проекта итогового отчета ОЮЛ «Союз автотранспортников РК» по исследованию «Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование), разработка рекомендаций для предприятий, государственных органов и по совершенствованию законодательной базы»

г. Нур-Султан – г. Алматы

4 декабря 2020 г.

### Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»;
2. Мукушев К.К., заместитель генерального директора СТК «KAZLOGISTICS»;
3. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»;
4. Бекмагамбетова Г.М., директор ТОО «KAZAUTOCERT»;
5. Уразбахтин В.Р., заместитель директора Транспортного холдинга Алматы;
6. Смирнов В.Б., руководитель проекта «Оптимизация маршрутной сети г. Алматы»;
7. Зинова О.В., руководитель ЦДС Транспортного холдинга Алматы;
8. Аманбаев С.Ш., генеральный директор КАО;
9. Алдабергенов Б.М., заместитель генерального директора КАО;
10. Буралкин А.А., председатель Ассоциации автотранспортников Караганд. обл.

### Повестка:

1. Рассмотрение итогового отчета по проекту: «Анализ успешного регионального опыта организации пассажирских автомобильных перевозок (электронное билетирование, обеспечение прозрачности доходов, обязательное субсидирование), разработка рекомендаций для предприятий, государственных органов и по совершенствованию законодательной базы», реализуемого за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

### Выступили:

*Аманбаев С.Ш.* представил доклад по выполненному проекту, акцентируя внимание на исправлении замечаний экспертов и предложений участников круглого стола 4.11.2020.

*Лавриненко Ю.И.* В анализе отсутствуют международные пассажирские перевозки?

*Аманбаев С.Ш.* Это связано с тем, что международные пассажирские перевозки находятся в неудовлетворительном состоянии, а с марта т.г. полностью простаивают, поэтому по ним нет информации.

*Лавриненко Ю.И.* Как известно, предприятия диверсифицируют свою деятельность на городских и международных перевозках, и если их убирать из анализа, то надо это обосновать.

*Бекмагамбетова Г.Б.* высказала следующие замечания: 1) рисунки, таблицы, 2) схемы подписать; 2) исправить нарушения нумерации проекта; 3) ещё раз уточнить и указать ссылки на источники; 4) корректно указать названия организаций при указании источников. К примеру, комитет статистики называется сейчас «Бюро...», не МИР, а МИИР РК; 5) предлагается вынести выводы в общее заключение; 6) чётче отразить достижения этого проекта; 7) исправить несоответствия. В частности, есть ссылка на п.1.4., которого в проекте уже нет; 8) исправить ошибки текста; 9) МИИР сейчас не отвечает за технические регламенты; 10) предлагается дополнить Программу развития регионов в п. 16, включив необходимость внедрения электронного билетирования, обеспечения компенсации льготного проезда и субсидирования.

**Лавриненко Ю.И.** Поддерживаю указанные замечания. В соответствии с техническим заданием требуются карты предложений на основе блок-схем, которые приложены, но не подписаны, что являются разработкой авторов проекта. Исправить техническую ошибку - ПДД и БДД расшифрованы одинаково.

**Уразбахтин В. Р.** В г. Алматы не 136 перевозчиков, а 21 перевозчик с 2212 автобусов, которые обслуживают 149 городских маршрутов. Остро стоит вопрос дефицита водителей. Мы должны формировать выгодные условия работы и оплаты труда, необходимо восстановить статус привлекательности профессии водителя. Электронное билетирование организованное в г. Алматы – это не просто способ оплаты за проезд, а целая экосистема, в которой задействовано большое количество людей. В то время как представленные данные в отчете отражают только один из альтернативных способов оплаты имеющейся в тоже время и у «ONAY».

Также хотел бы внести ясность относительно процентной ставки Транспортного холдинга от безналичной оплаты – она составляет не более 7%, а процентная ставка от альтернативных источников оплат, таких как СМС, USSD и прочее составляет 5%. Считаю, что искаженные данные дискредитируют Транспортный холдинг и ставят под сомнение представленные данные в проекте. Информация должна быть скорректирована.

Относительно СРО – данное решение, считаю преждевременным, так как на сегодняшний день отсутствует готовность данной отрасли к таким изменениям. Определение в стратегии развития сектора общественного транспорта останется за государственными структурами. Кроме того, и у перевозчиков, и у пассажиров интересы различаются. Для того чтобы сбалансировать данные интересы требуется независимая структура, обладающая необходимыми компетенциями, правами, ресурсами. Транспортная система должна рассматриваться как комплексная услуга мобильности населения.

По организации ЦДС, качество работы общественного транспорта зависит не только от диспетчеров ЦДС, оно зависит также от руководителей предприятий перевозчиков, которые в свою очередь должны организовать работу, как водительского состава, так и ответственных лиц, отвечающих за процесс управления на маршрутах. К вопросу организации ЦДС необходимо подходить концептуально, но, если мы указываем «недостатки» одной из сторон, считаю необходимым указывать все слабые стороны при реализации работы.

Проект должен решать концептуальные вопросы, которые должны облегчить работу, разъяснить заинтересованным лицам и процедурно дать понять вектор развития, как со стороны государства, так и со стороны перевозчиков.

**Лавриненко Ю.И.** Поддерживаю все Ваши замечания. Надо уточнить каким договором оговаривается заработная плата водителей. В работе указаны типовые договора: 1) Перевозчики и оператор ЭБ; 2) Перевозчики и ЦДС; 3) Договор МИО с перевозчиками. Есть необходимость увеличения зарплаты водителям, чтобы решить проблемы дефицита кадров, значит, этот объём должен быть учтён при субсидировании перевозчиков. Необходимо обозначить договоры, отразив содержание, прокомментировать необходимые позиции с учётом опыта работы.

**Зинова О.В.** Для меня важнейший вопрос ЦДС. В проекте есть нарекания на качество работы ЦДС. Есть вопросы, но во многом соблюдение графиков и регулярности движения автобусов на маршруте зависит от руководителя предприятия, организации перевозок и от водителя. Надо наладить взаимодействие с автопарками, без которого страдает организация перевозок.

**Лавриненко Ю.И.** Согласен с Оксаной Валерьевной и, думаю, в проекте будут отражены вопросы организации работы ЦДС и уровня его качества, зависящего от деятельности автопарков. Понравился тезис Вячеслава Радиковича о том, что транспортную систему надо рассматривать, как комплексную услугу обеспечивающую мобильность населения. Электронное билетирование - это целая система, обеспечивающая мобильность населения и электронное билетирование с ЦДС, как один комплекс. В перспективе возможна интеграция информационных технологий различных видов транспорта. Какие у Вас планы совместно с управлением акимата можете сказать?

**Уразбахтин В. Р.** У нас много планов реализуемых совместно с акиматом. С 2019 г. Транспортный Холдинг ведёт по заказу акимата работу по оптимизации маршрутной сети автобусных пассажирских перевозок. Смирнов В.Б руководитель группы. Планируется вовлечение ассоциации при совершенствовании дорожно-транспортной инфраструктуры. В частности, будут предложены мероприятия по созданию бытовых условий работы водителей на маршрутах и т.п.

**Исабеков М.У.** отметил, что: 1) материалы о международном опыте и SWOT-анализ взяты из прежней работы от 2018 г., надо актуализировать; 2) совпадает с указанным исследованием 2018 года текст про дефицит и потребность водителей категории «Д» в регионах. Цифры должны быть обновлены; 3) надо сократить объём приложения, превышающий основной материал; 4) необходимо подготовить статью согласно техническому заданию; 5) отсутствуют блок-схемы в разделе рекомендаций, требуемые техническим заданием.

**Аманбаев С.Ш.** Спасибо всем участникам за замечания и предложения, которые будут учтены в полном объёме. Транспортный Холдинг, располагает сильнейшими специалистами и уникальным прогрессивным опытом работы. По поводу недостатков организации перевозок – главной проблемой является отсутствие налаженного взаимодействия в треугольнике МИО – Холдинг (ЭБ, ЦДС) – автобусные парки. В частности, акиматом за 3 последних года не проведено ни одного совещания по вопросам соблюдения графиков и регулярности движения автобусов на маршрутах. Отсутствует план работы уполномоченного органа, где недавно сменилось руководство. Тем не менее, такого продвинутого опыта, как в Алматы нет нигде в других регионах.

**Лавриненко Ю.И.** Надо, всё-таки, признать, при анализе недостатков диспетчеризации и вину перевозчиков. Транспортный Холдинг представил материал, заслуживающий внимания и при разработке проект его надо будет учесть.

Высказал следующие замечания и рекомендации:

- 1) Указать по возможности в статистике данные по пассажиропотоку за 2020 год.
- 2) В проекте говорится, что данные официальной статистики пассажирских перевозок завышены. Но существует неучтённый объём пассажиропотока, который при выведении из «тени», возможно, составит утверждаемые официально цифры. Обосновать...;
- 3) Международный опыт в проекте надо более подробно обосновать;
- 4) Про коммунальные парки материал неубедителен и поверхностен. Представить объективный анализ причин возникновения коммунальных парков и необходимости их ликвидации или ограничений;
- 5) Выводы про безопасность движения поверхностные. Причины появления «нелегалов» и физических лиц в сфере перевозок, как основного поставщика случаев ДТП, не корректно увязаны с деятельностью уполномоченного органа, которым является МВД. Необходимо исправить. Приводится 5 причин занимающих 60% числа ДТП, остальные 40% надо обозначить?
- 6) В материале про газомоторное топливо упоминается на стр. 31 «Товарищество». Уточнить наименование ТОО;
- 7) В материале про государственное регулирование есть повторы. Надо исключить;


- 8) Стр. 35 не корректно утверждать при экономическом анализе «по сведениям ассоциаций»;
- 9) Стр. 49 надо скорректировать текст об оценке работы Центрального уполномоченного органа;
- 10) Указание переписки КАО и т.п. в проекте не уместны;
- 11) В анализе принятого комплекса мер указать, что не вошло в программу из предложений;
- 12) Нужен чёткий вывод про международный опыт. В т.ч. по КОВИД;
- 13) По СРО требуется объективность. Обозначить различные мнения. Для внедрения СРО необходима подготовка НПА, стандартов, положений, обеспечивающих его эффективность;
- 14) Чтобы обосновать выбор опыта г. Алматы, нужен краткий анализ и вывод. Опыт Алматы отразить в терминологии исследовательской работы;
- 15) По электронному билетированию - это не только прозрачность пассажиропотока, а ещё выявление до 30% скрытых доходов и элемент доверия МИО, как импульс для тесного взаимодействия имеющий мультипликативный эффект;
- 16) Уточнить объективно ситуацию с ЦДС по ответственности перевозчиков;
- 17) Обозначить подробно взаимосвязь договора МИО с перевозчиками, с договорами перевозчиков с операторами ЭБ и с ЦДС. Описать типовой договор МИО с перевозчиками, как один из ключевых моментов алгоритма, который надо сформировать;
- 18) Алгоритм по финансово-экономическому состоянию перевозчиков надо обозначить комплексно, как алгоритм выхода на траекторию современного уровня развития услуг пассажирского автотранспорта. Не случайно в Алматы структура названа, как управление городской мобильности, предусматривающая, что ЭБ обеспечивает прозрачность доходов и расходов, вывод из тени. Обязательное субсидирование, как основа развития, обеспечивает контролируемый уровень зарплаты, мотивацию повышения квалификации кадров, обновления парка. Обязательства перевозчиков и штрафные санкции за качество обслуживания пассажиров. Диспетчерский контроль создаёт условия для дальнейшего развития повышения мобильности. Таким образом, надо отражать систему комплексно, не ограничиваясь финансово-экономическим состоянием. Предложить механизм заинтересованного координирующего контроля добросовестного взаимодействия;
- 19) На стр. 99 надо расписать рекомендации по диспетчерскому контролю;
- 20) По приложениям, возможно, указать оба варианта комплекса мер (до и после принятия). Провести сравнительный анализ;
- 21) Исключить упоминания своих организаций при направлении писем и обращений в государственные органы;
- 22) Приложить опросные листы от всех ассоциаций.

#### Решили:

1. Разработчикам учесть предложения, рекомендации и устранить замечания по итоговому отчету (приложение). До 19 декабря т.г. представить итоговый отчет согласно требованиям по оформлению в Корпоративный фонд «KAZLOGISTICS».

2. Решение об одобрении или доработке итогового отчета принять по результатам внесения изменений и устранения указанных замечаний в тексте отчета.

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

**Замечания к итоговому отчету КАО**

№	Замечание	☑
1	Рисунки, таблицы, 2 схемы подписать	
2	Исправить нарушения нумерации проекта	
3	Уточнить и указать ссылки на источники	
4	Корректно указать названия организаций при указании источников. К примеру, Комитет статистики называется сейчас «Бюро...», не МИР, а МИИР РК	
5	Предлагается вынести выводы в общее заключение	
6	Чётче отразить достижения этого проекта	
7	Исправить ошибки. В частности есть ссылка на п.1.4., которого в проекте уже нет	
8	Исправить опечатки и ошибки в тексте	
9	Дополнить Программу развития регионов по внедрению электронного билетирования, обеспечения компенсации льготного проезда и субсидирования	
10	Уточнить количество перевозчиков в Алматы	
11	Обосновать в анализе ситуацию международных перевозок	
12	Дополнить отчет в части того, что электронное билетирование организованное в Алматы – не просто способ оплаты проезда, а целая экосистема	
13	Скорректировать информацию по Транспортному холдингу	
14	По организации ЦДС необходимо указывать «недостатки» всех сторон участников перевозочного процесса	
15	Проект должен решать концептуальные вопросы, которые должны облегчить работу, разъяснить заинтересованным лицам и процедурно дать понять вектор развития, как со стороны государства, так и со стороны перевозчиков	
16	Скорректировать отчет с учетом материала, представленного Транспортным холдингом Алматы в докладе	
17	Уточнить данные официальной статистики	
18	Представить объективный анализ причин возникновения коммунальных парков и необходимости их ликвидации или ограничений	
19	Недостаточно чётко написаны выводы по нелегалам и физическим лицам. Уточнить, кто ответственен: уполномоченный орган, МВД	
20	В материале про газификацию упоминается на стр. 31 «Товарищество». Уточнить, что за ТОО	
21	Исключить повторы в материале про государственное регулирование	
22	Стр. 35 не корректно утверждать при экономическом анализе «по сведениям ассоциаций»	
23	Стр. 49 надо изменить текст про оценку работы ЦУО	
24	Удалить обращения КАО	
25	В анализе принятого Комплекса мер по развитию пассажирского автотранспорта указать, что не вошло в программу из предложений	
26	Нужен чёткий вывод про международный опыт	
27	Дополнить, что для внедрения СРО необходима подготовка НПА, стандартов, положений, обеспечивающих его эффективность	
28	Опыт Алматы отразить в терминологии исследовательской работы	
29	Уточнить о ситуации с ЦДС	
30	Обозначить взаимосвязь договора МИО с перевозчиками, с договорами перевозчиков с операторами ЭБ и с ЦДС	
31	Предложить механизм заинтересованного координирующего контроля добросовестного взаимодействия	
32	Стр. 99 надо расписать рекомендации по диспетчерскому контролю	
33	Исключить упоминания своих организаций при направлении писем и обращений в государственные органы	