

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Национальная школа государственной политики
на правах рукописи

Омар Нариман Ерғанатұлы

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОГО
УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Образовательная программа «7М04119 – Государственное управление»
по направлению подготовки «7М041– Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени
магистра государственного управления

Научный руководитель _____ Касымова Д.К. к.т.н.
(подпись) (ф.и.о., ученая степень, ученое звание)

Магистерский проект допущен к защите: «__» _____ 20__ г.

Директор Национальной школы
государственной политики _____ Жакиянов Т.Ж., к.с.н.
(подпись) (ф.и.о., ученая степень, ученое звание)

Астана, 2024

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....	3
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	5
1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ	7
1.1 Государственное управление автомобильным транспортом.....	7
1.2 Международный опыт государственного управления пассажирских перевозок автомобильным транспортом.....	9
2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В КАЗАХСТАНЕ	13
2.1 Анализ государственного управления и регулирования пассажирских перевозок автомобильным транспортом.....	13
2.2 Пути совершенствования регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.....	34
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	36
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	39
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	42

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года №156 «О транспорте в Республике Казахстан». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476 «Об автомобильном транспорте». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636 «Об утверждении Национального план развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 г. № 349 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 «Об утверждении Правил технической эксплуатации автотранспортных средств». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 «Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 167 «Об утверждении методики определения объемов долгосрочного субсидирования расходов перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям». Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет».

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

РК – Республика Казахстан

НПА – нормативно-правовой акт

ГУ – государственные учреждения

МИО – местный исполнительный орган

АТС – автотранспортное средство

ПОП – пункт обслуживания пассажиров

РФ – Российская Федерация

ГСМ – горюче-смазочные материалы

ВКО – Восточно-Казахстанская область

СКО – Северо-Казахстанская область

ЗКО – Западно-Казахстанская область

ЮКО – Южно-Казахстанская область

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность. Развитая и качественная транспортная инфраструктура, обеспечивающая эффективное мобильное перемещение граждан, играет важную роль в социально-экономическом развитии страны.

Учитывая данный факт, в настоящее время транспорту, в т.ч. автомобильному, уделяется большое внимание, направленное на развитие транспортной инфраструктуры страны, об этом свидетельствуют принятые и реализуемые государственные стратегические документы: Стратегия Казахстан – 2050, Национальный план развития Казахстана до 2025 года, Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.

Основными задачами вышеизложенных программ является обеспечение доступной, безопасной и инклюзивной мобильности населению, а также обеспечение всех населенных пунктов автотранспортным сообщением.

Автомобильный транспорт является универсальным видом транспорта для перевозки пассажиров и багажа, благодаря ряду преимуществ перед другими видами транспорта (железнодорожный, воздушный, речной). Это: высокая маневренность, подвижность, доступность и относительное не большое капиталовложение.

Однако, текущее состояние пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Казахстане требует внимательного рассмотрения для поиска путей повышения их эффективности. Имеющиеся проблемы обусловлены высоким износом автобусов, нарушением графика и расписания движения, нехваткой водителей категории D, отсутствием равенства граждан на получение услуг, большим количеством нелегальных перевозчиков и др.

Кроме того, развитая транспортная система оказывает влияние на рейтинг страны по достижению «Целей устойчивого развития», одно из целей 11.2.1 «Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту». Так, по результатам 2023 года Казахстан занял 66 место из 166, набрав 71,6 баллов из 100 [1].

Все это говорит о том, что современное состояние пассажирских перевозок автомобильным транспортом должно отвечать требованиям эффективности и позволять качественно, безопасно и мобильно перевозить пассажиров, что требует исследований в данной сфере.

Целью исследования является разработка рекомендаций по улучшению системы государственного управления в сфере регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на основе анализа текущего состояния и зарубежного опыта.

Задачи исследования:

- проведение обзора имеющихся трудов и документов в сфере государственного управления автомобильным транспортом;
- изучение международных практик области пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

- анализ текущего состояния сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом;
- разработка предложений по улучшению системы государственного управления регулярными пассажирскими перевозками автомобильным транспортом.

Предмет исследования: механизм государственного управления и регулирования городских, межрайонных и внутрирайонных регулярных перевозок автомобильным транспортом.

Объект исследования: сфера регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Методы исследования: при решении поставленных задач применялись контент анализ научной литературы, информации и документов, сравнительный анализ опыта зарубежных стран, количественный анализ состояния пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, качественный анализ посредством опроса экспертов, и др. **Практическая значимость** заключается в возможности применения результатов и выводов исследования в работе для улучшения эффективности и качества государственного управления пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Научная новизна заключается в теоретическом обобщении имеющихся подходов к совершенствованию государственного управления регулярными автомобильными перевозками и разработке эффективных механизмов их регулирования с учетом современных условий.

Апробация результатов: опубликована научная статья на тему «Состояние пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Республике Казахстан» в международном практическом журнале «Интеграция образования и науки», №3 февраль 2024 г.

1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Государственное управление автомобильным транспортом

Успешный рост и развитие экономики стран невозможны без развитой системы транспорта и ее инфраструктуры, призванной удовлетворить потребность населения в перемещениях, как в профессиональной деятельности, так и туристических. Тем самым, транспорт играет важную роль в обеспечении жизнедеятельности и развития экономики стран.

Транспорт в переводе с латинского состоит из двух слов: *trans* — «через» и *portare* — «нести». Это совокупность технических систем, предназначенных для перемещений людей и грузов из одного места в другое [1].

Современная транспортная система представляет собой сложный и в то же время слаженный организм, сочетающий в себе эффективное взаимодействие всех ее видов: автомобильный, железнодорожный, авиа и речной (морской).

По обслуживаемой сфере транспорт делится на три категории: «транспорт общего пользования, обслуживающий сферу обращения и население, транспорт необщего (специального) пользования (внутрипроизводственное перемещение сырья, полуфабрикатов, готовых изделий и др.), а также транспорт личного пользования». Общественный транспорт является подкатегорией транспорта общего пользования [2].

Впервые, идея создания общественного городского транспорта была высказана французским ученым-физиком Блезом Паскалем в 1661 г., когда он хотел создать в Париже дешевый способ передвижения. В тот период времени функции общественного транспорта выполняли кареты, запряженные лошадьми. Потребность в массовом обслуживании населения начала возрастать в XVIII веке, когда города достигли значительных размеров и дальнейшее их развитие сдерживало только отсутствие средств передвижения. Отсюда и началось развитие общественного транспорта.

Исследованиям в теме развития транспорта посвящены немало трудов. Вопросы государственного управления сферы автомобильного транспорта представлены в исследованиях авторов, как Аманбаев С.Ш., Джайлаубеков Е.А., Сактаганова Г.С., Карипова А.Т., Каспарс Штайнбергс, George Yannis, Antonis Chaziris, Епифанов В., Обшивалкин М., Луконкина К., Кузьминых Т.С., Берман Н.Д и другие.

George Yannis и Antonis Chaziris в своей работе «Транспортная система и инфраструктура» раскрывают проблему транспортной инфраструктуры, связанной с растущим уровнем урбанизации, которая, в свою очередь, перегружает транспортную инфраструктуру городов [2].

Сактаганова Г.С., Карипова А.Т. и Каспарс Штайнбергс в работе «Управление и государственное регулирование транспортной системы

Республики Казахстан» рассмотрели систему управления и государственного регулирования [3].

В статье «Управление качеством и уровнем безопасности перевозок в системе регулярного пассажирского автомобильного транспорта» Епифанов В., Обшивалкин М. и Луконкина К. раскрывают механизмы улучшения общественного транспорта городов [4].

Аманбаев С.Ш., Джайлаубеков Е.А в своей работе «Реализация института саморегулирования на пассажирских автомобильных перевозках в Казахстане» раскрыли проблемы и неэффективность государственного управления. В статье авторы утверждают, что передача государственных функций в саморегулирующие организации обеспечит эффективность, тем самым улучшит безопасность и комфортность перевозок [5]. Кроме того, в статье указывается ряд системных проблем пассажирских перевозок автомобильным транспортом, это: субсидирование убытков на регулируемых тарифом маршрутах, низкая доходность на нерегулируемых маршрутах, высокий износ АТС, дефицит квалифицированных водителей вследствие чего, низкий уровень безопасности и комфорта перевозок. Данные проблемы, по мнению авторов, обусловлены низкой эффективностью государственного управления.

Кузьминых Т.С., Берман Н.Д утверждают, что ошибки организации городских перевозок наносят существенный ущерб социально-экономическому развитию городов [6].

Безопасность пассажирских автомобильных перевозок – основная проблема государственного управления, которая также рассматривается учеными. Так, исследователи пытаются разработать эффективную методику оценки рисков возникновения аварий при автомобильных перевозках, например, Олег Базалюк в своей работе «Methodology for assessing the risk of incidents during passenger road transportation using the functional resonance analysis method» [7].

Создание эффективной и безопасной системы функционирования автомобильного транспорта является основной задачей государственного управления. То есть, государственное управление – это деятельность государственных органов и должностных лиц направленное на осуществление политики государства для достижения определенных поставленных целей.

Государственное управление в сфере автомобильного транспорта включает:

- нормативно-правовое регулирование – разработка и принятие законов, постановлений, правил и других нормативных актов, регулирующих деятельность в сфере транспорта. А также, контроль за соблюдением принятых законодательных норм;

- планирование и развитие – разработка и реализация государственных стратегий, программ, проектов и концепций, направленных на развитие отрасли.

Эти два параметра обеспечивают эффективно и безопасное функционирование автомобильного транспорта, а также его развитие.

По первой, в Казахстане создана вся необходимая нормативно-правовая база: законы «О дорожном движении», «Об автомобильном транспорте», «О транспорте» и Правила перевозки пассажиров и багажа, субсидирования, присвоения водительских категорий, Методики расчета тарифов. А также созданы центральные и местные органы государственного управления и регулирования сферы автомобильного транспорта, такие как: министерство транспорта и внутренних дел, транспортная прокуратура, транспортная инспекция, управления пассажирского транспорта и отделы жилищно-коммунального хозяйства.

По второй, в целях развития автомобильного транспорта в Казахстане приняты и реализованы различные государственные программы: Транспортная стратегия до 2015 года, Программа по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы, Транспортная стратегия до 2020 года, Государственная программа «Нурлы Жол» до 2020 года, государственная программа «Нурлы Жол» до 2025 года, Национальный план развития Казахстана до 2025 года и Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.

Также, основой данного исследования стала комплексная совокупность законодательных, нормативных, программных документов Республики Казахстан и документы Министерства транспорта Республики Казахстан, а также данные полученные в ходе исследовательской работы.

Анализируя работы вышеуказанных ученых, можно сделать вывод, что в настоящее время вопрос совершенствования автомобильного транспорта является актуальным и требует дальнейших исследования для ее решения.

1.2 Международный опыт государственного управления пассажирских перевозок автомобильным транспортом

Анализ международного опыта проводится для изучения и оценки практики решения проблем в других странах с целью использования полученных знаний для решения собственных проблем.

Международный опыт разных стран показывает, что существуют разные модели управления сферой пассажирских перевозок автомобильным транспортом: государственное, частное и смешанное управление.

Государственное управление – в этой модели государство является собственником или оператором транспортных средств и инфраструктуры, а также осуществляет регулирование перевозок;

Частное управление – в этой модели перевозки осуществляются частными компаниями, которые владеют транспортными средствами и инфраструктурой, а регулируются государством;

Смешанное – в этой модели перевозки осуществляются как государственными, так и частными компаниями, при этом государство регулирует перевозки.

Литва

В Литве государственное управление сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом осуществляется на основании Регламента Европейского Парламента и Совета «О правах пассажиров городского и дальнего автобусного транспорта», Кодекса автомобильного транспорта, «Об автомобильном транспорте», Правил перевозки пассажиров и багажа, Закон о транспортных льготах.

Центральным государственным органом, регулирующим сферу пассажирских перевозок, является Министерство транспорта и коммуникации Литовской Республики которое основано 22 марта 1990 года [9].

Одним из задач деятельности Министерства транспорта и коммуникации Литвы является формирование государственной политики, а также организация, координация и контроль функционирования транспортной системы и развитие все видовой транспортной инфраструктуры, в том числе сферы автомобильных перевозок.

Согласно среднесрочному планированию развития транспортного сектора Литвы, Национального плана развития транспорта до 2027 года, основной задачей государственного управления является улучшение возможности мобильности населения.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом в Литве подразделяются на регулярные, нерегулярные и такси. По административно-территориальному и организационному принципу регулярные пассажирские перевозки делаются на республиканские и муниципальные (самоуправление).

Республиканские - организовываются государственной службой автомобильного транспорта, а муниципальные – самоуправлением.

Льготы на транспорте регулируются законом Литовской Республики «О транспортных льготах».

В Литве используется смешанная модель государственного управления сферы пассажирских перевозок, то есть, государственные органы организывают маршрутную сеть и выдают различные лицензии, а обслуживают ее как государственные компании, так и частные.

Россия

Система государственного управления сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом России регулируется федеральными законами «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим

транспортом в Российской Федерации», Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа и других законодательных актов [10].

Центральным (федеральным) исполнительным государственным органом, регулирующим сферу пассажирских перевозок, является Министерство транспорта Российской Федерации, осуществляющее функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом [11].

Согласно законодательству Российской Федерации, регулярные пассажирские перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные сообщения. Также, законодательством России предусмотрены льготы для социально-уязвимого населения проезд в общественном транспорте, которые утверждаются за счет бюджетов федерального, регионального, муниципального и местного органов управления.

В целях обеспечения доступного уровня тарифов населению общественного транспорта центральные и местные отраслевые органы выплачивают субсидии перевозчика.

Кроме государственного управления в России с 2011 года реализован институт саморегулирования сферы автомобильных перевозок.

Саморегулирование сферы основывается на создании некоммерческих организаций, обеспечивающих контроль своих членов (перевозчиков) в соблюдении стандартов и правил деятельности пассажирских перевозок автомобильным транспортом. А также допуск на рынок пассажирских перевозок осуществляется саморегулирующими организациями. Тем самым, улучшается обеспечение безопасности пассажиров.

Норвегия

В настоящее время Норвегия имеет развитую систему государственного управления пассажирскими перевозками автомобильным транспортом, обусловленную не только высоким стандартом безопасности и комфортности перевозок, но и экологическими требованиями безопасности.

Министерство транспорта и коммуникации Норвегии является центральным государственным органом, в функциях которого разработка и реализация политики, правил и контроля в сфере пассажирских перевозок транспорта. Также, в составе Министерства существует Дирекция автомобильных дорог, на которую возложены исполнительные функции и имеет представительства в каждом регионе [12].

Местные органы самоуправления (муниципалитеты) в рамках административно-территориальных границ осуществляют функции по организации и контролю пассажирских перевозок [13].

В соответствии с законодательством сфера пассажирских перевозок лицензируется, и устанавливаются минимальные и максимальные тарифы на проезд.

Центральные и местные государственные органы субсидируют только социально значимые маршруты. Субсидии могут выплачиваться в виде прямой финансовой поддержки или льготами за проезд. Прием заявлений на субсидии принимаются Дирекцией автомобильных дорог.

Организация и управление сферой пассажирского транспорта Литвы, России и Норвегии схожа с Казахстаном. Используются одинаковые механизмы государственного управления и регулирования: городские и региональные маршрутные сообщения, льготы, субсидий. Несмотря на схожесть, имеются различия. Например, в Литве и Норвегии — это лицензирование регулярных перевозчик, тогда как в Казахстане производится технический осмотр АТС при конкурсе на обслуживания маршрутов. А в России с 2011 года в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом реализован институт саморегулирования. Саморегулирующие организации осуществляют технический и нормативный контроль на соблюдение требований законодательства ее членов.

Кроме того, в Литве, России и Норвегии имеются отдельные государственные органы (Норвегия – дирекция автомобильных дорог, Россия – Росавтодор, Литва – дирекция), которые регулируют и контролируют сферу пассажирских перевозок.

В части борьбы с безбилетниками в Казахстане, России и Норвегии — это административное нарушение, а Литве – безбилетник покупает штрафной билет.

Также, в Литве местное самоуправление при организации городского общественного транспорта оплачивает полностью услуги перевозчика, а оплата за проезд поступает в местный бюджет.

Тем самым, несмотря на схожесть, страны имеют разные методы и подходы при реализации государственного управления и регулирования, что может быть полезным для улучшения отечественной системы пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В КАЗАХСТАНЕ

2.1 Анализ государственного управления и регулирования пассажирских перевозок автомобильным транспортом

В современном мире качественная и развитая система автомобильного транспорта играет ключевую роль в экономическом развитии государств.

Автомобильный транспорт — это один из универсальных видов транспорта по перевозке граждан, багажа и грузов, который имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта. Это, прежде всего, - высокая маневренность, подвижность и доступность.

Кроме того, автомобильный транспорт представляет собой комплекс сооружений и механических (электрических) средств передвижения, обеспечивающих безопасное и бесперебойное перемещение пассажиров, багажа и грузов.

Современная система государственного управления в сфере регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом Казахстана построена на основе территориально-административного принципа. То есть, международные и внутриреспубликанские перевозки организует и управляет Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта, внутриобластные (межрайонные) перевозки – областные управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог областей, внутрирайонные – районные отделы жилищно-коммунального хозяйства районов и городские перевозки городские отделы жилищно-коммунального хозяйства.

По характеру организации автомобильные перевозки подразделяются на регулярные, нерегулярные и перевозки такси [14].

Министерство транспорта Республики Казахстан осуществляет общее руководство за деятельностью центральных и местных органов. Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля, кроме органа управления, еще является органом, осуществляющим формирование и реализующим единую государственную и техническую политику [15].

Механизм государственного управления прописан в бюджетном кодексе, законах об автомобильном транспорте, о транспорте, правил перевозки пассажиров и багажа и других нормативных документах.

В целях обеспечения эффективного функционирования, безопасности и развития транспортной отрасли государственной политики были приняты и реализованы ряд стратегических документов, планов и проектов.

Так, в настоящее время реализуется Национальный план развития Казахстана до 2025 года, согласно которому основной задачей государственного управления является обеспечение доступной, безопасной и инклюзивной мобильности населению Казахстана [16].

Тем самым, эффективное государственное управление сферы автомобильного транспорта является необходимым и важным аспектом развития транспортной системы Казахстана. Оно играет ключевую роль в обеспечении безопасности, комфорта и доступности транспортных услуг для населения.

В Казахстане государственное управление в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом осуществляется на основании законов «Об автомобильном транспорте», «О транспорте» и Правил перевозки пассажиров и багажа, субсидирования, присвоения водительских категорий, Методикой расчета тарифов и другими нормативными актами.

Согласно законодательству, в Казахстане пассажирские перевозки делятся на регулярные, нерегулярные и такси. Детализация представлена на схеме 1.

Нерегулярные перевозчики и такси на рынке действуют свободно, сами устанавливают цены и выбирают пассажиров, направления и время работы.

Разница между нерегулярными перевозчиками и такси в том, что одни осуществляют перевозки пассажиров и багажа на автобусе или микроавтобусе, а другие на легковом автомобиле.

Согласно пункту 211 «Правил перевозок пассажиров и багажа» индивидуальный предприниматель или юридическое лицо подает уведомление о начале деятельности в качестве такси в уполномоченный орган (*часто это отдел ЖКХ*), а чтобы стать нерегулярным перевозчиком, необходимо получить соответствующую лицензию. Согласно Закону Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях» лицензированию подлежат занятия деятельностью по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном, межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении [17, 18].

Справочно:

Нерегулярные – это перевозка пассажиров и багажа на автобусах или микроавтобусах перевозчиками на основании лицензии.

Такси – легковой автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа.

Регулярные перевозки осуществляются перевозчиками с использованием автобусов, микроавтобусов, троллейбусов, по заранее согласованным маршрутам следования, расписаниям движения с установленными начальными и конечными пунктами, пунктами посадки и высадки пассажиров.

Справочно:

Расписание движения – документ (таблица, графическое отображение), содержащий сведения о месте и времени движения автобусов, микроавтобусов, троллейбусов по каждому остановочному пункту маршрута регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Регулярные перевозки по административно-территориальному признаку подразделяются на городские (сельские), пригородные, внутрирайонные, межрайонные (межгородские внутриобластные), междугородные межобластные и международные (п 4 статьи 8 ЗРК «Об автомобильном транспорте»).

Данным видом перевозок пользуются большинство граждан страны, в связи с чем, государством уделяется большое внимание (например, в Павлодарской области с января по июль 2023 года было перевезено более 1,5 млн человек при численности населения области 755 тыс. человек).

Порядок организации и осуществления регулярных автомобильных перевозок пассажиров, открытия и закрытия маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров осуществляется в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (далее – Правила) (Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349).

Маршрут – установленный путь следования автобуса, микроавтобуса, троллейбуса между определенными начальными, промежуточными и конечными остановочными пунктами (п.п. 14 п. 3 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом).

Согласно Правил, инициаторами открытия маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа могут выступать уполномоченный орган в области автомобильного транспорта, местные исполнительные органы, физические и юридические лица.

Для решения вопросов по открытию маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа инициатор разрабатывает схему маршрута и расписание движения по нему и направляет их организаторам перевозок (уполномоченный орган, МИО).

Регулярные внутриреспубликанские автомобильные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основе свидетельств на право обслуживания маршрутов регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

Местные исполнительные органы при открытии новых городских, пригородных, внутрирайонных и межрайонных (междугородных внутриобластных) маршрутов для изучения объема перевозок определяют перевозчика, обслуживающего на соответствующем виде регулярного маршрута, который обслуживает данный маршрут два месяца.

По итогам изучения в течение 10 календарных дней принимается решение об открытии или неоткрытии маршрута. В случае открытия ведется работа о проведении соответствующего конкурса на право обслуживания данного маршрута.

Маршруты регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа распределяются среди перевозчиков на конкурсной основе.

Изменение маршрута, остановочных пунктов, расписания движения, а также закрытие маршрута производится уполномоченным органом в области

автомобильного транспорта на основании заявления перевозчика или местных исполнительных органов.

Схема – 1 Схема организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Республике Казахстан



Примечание – составлено автором на основе Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте»

Организаторы регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом могут осуществлять тарифное регулирование. То есть, устанавливать стоимость проезда. В случае, когда установленные местными исполнительными органами тарифы не покрывают затрат на перевозки, местные исполнительные органы возмещают перевозчику разницу между установленным тарифом и фактическими затратами на перевозки за счет средств соответствующего бюджета, то есть субсидируют.

Действующая методика субсидирования покрывает только разницу между утвержденным тарифом и его себестоимостью. Тем самым, в городском общественном транспорте из-за большого количества населения убытки покрываются полностью, а сообщения между населенными пунктами, особенно в северных областях Казахстана из-за малого количества, перевозчики несут существенные убытки.

В целях доступности транспортных услуг и социальной поддержки отдельных категории граждан действующим законодательством предусмотрены льготы. Например, провезти собой бесплатно одного ребенка в возрасте до 7 лет (на международных перевозках до 5 лет), приобрести билет на детей в возрасте от 7 до 15 лет с оплатой 50% скидкой (на международных перевозках от 5 до 12 лет).

Кроме этого, согласно статье 13 Закона «О транспорте» по решению Правительства Казахстана или местных исполнительных и представительных органов возможно утверждение дополнительных льгот населению за счет местного бюджета [20]. В связи с чем, это привело к формированию не единообразного перечня льготных категории граждан в городах. Например, в г. Павлодар – 16 категории граждан, г. Экибастуз – 13, г. Семей – 13, г. Алматы – 11 [21, 22, 23, 24].

При сравнении перечней льготных категорий граждан, имеются различия не только в количестве категорий, но и в составе. Например, в Семее льгота в размере 50% скидки за проезд предоставляется пенсионеру по достижению 70 лет, а в Экибастузе по достижению пенсионного возраста, то есть с 63 лет. Также, по детям, - в Астане, Павлодаре и Экибастузе независимо от социального статуса все дети до завершения обучения в школе имеют право бесплатного проезда, а в Семее таким правом обладают дети из социально-уязвимых слоев. Также необходимо отметить, что право льготного проезда в общественном транспорте распространяется только на тех, кто проживает в этом районе и имеет там зарегистрированный адрес. Например, существует льгота бесплатного проезда школьников в городском общественном транспорте, а дети сельской местности (или дети из другого города) не могут воспользоваться этой льготой, так как не проживают в данном городе.

Тем самым, наблюдается отсутствие единообразия и равного доступа к транспортным услугам, что вызывает обоснованную критику со стороны населения страны.

Ключевую роль в обеспечении безопасного функционирования играет транспортная инфраструктура: автобусы, автомобильные дороги, автостанции, автовокзалы, пункты обслуживания пассажиров и компетентность водителей.

В Казахстане техническое состояние автобусов регулируется правилами технической эксплуатации автотранспортных средств, в котором для автобусов, эксплуатируемых на регулярных маршрутах, кроме технических требований выставляются и санитарно-гигиенические. Например, ежедневная влажная уборка автобуса с использованием моющих и дезинфицирующих средств перед выездом на линию [25].

Немаловажную роль в обеспечении безопасности и комфортности при обслуживании регулярных маршрутных сообщений, соединяющих населенные пункты между собой, играют автовокзалы, автостанции и пункты обслуживания пассажиров (ПОП), деятельность которых регламентируется национальным стандартом «Услуги автовокзалов, автостанции и пунктов обслуживания пассажиров» [26].

Автовокзалы, автостанции и ПОП отличаются между собой как по пассажиропотоком, так и по комфортности и предоставляемым услугам. Технические требования и отличие между собой автовокзалов, автостанций и ПОП представлены в таблице 1.

Таблица – 1 Технические требования для автовокзалов, автостанций и ПОП.

Технические требования	Автовокзал	Автостанция	ПОП
Пассажиропоток в сутки, чел.	> 500	< 500	До 100
Зал ожидания, чел.	> 75	< 75	До 10
Мед. пункт для водителей и услугополучателей	+	-	-
Перрон, стоянка для автобусов, диспетчерская, камера хранения	+	+	обустроенный участок
Пост для технического состояния автобусов	+	-	-
Занимаемая территория	Не менее 5,0 тыс. кв. м	Не менее 2,5 тыс. кв. м	
Примечание – составлено автором на основе СТ РК 2271-2020. «Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров».			

Подготовка водителей играет важную роль в обеспечении безопасности перевозок. Подготовка водителей осуществляется в соответствии с законом о дорожном движении [27].

В целях улучшения состояния, качества, комфортности и безопасности Министерством транспорта Республики Казахстан инициированы поправки в действующее законодательство, направленное на создание саморегулирующей организации в области пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Согласно проекту закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам передачи некоторых государственных функций в области автомобильных перевозок пассажиров в саморегулирование, основанное на обязательном членстве (участии)» саморегулирующая организация будет осуществлять транспортный контроль в части соблюдения требований организации и безопасности, а также для перевозчиков будет обязательным членство в саморегулирующих организациях [28].

Таким образом, анализ нормативно-правовых актов позволяет сказать, что в Казахстане существует вся необходимая нормативная база для государственного управления и регулирования сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Учитывая факт, что в Казахстане зарегистрировано 4,5 млн. АТС при численности населения страны 20,0 млн. человек или 222 единиц АТС на 1000 человек развитие пассажирских перевозок является востребованным [29], и, принимая во внимание низкую плотность населения сельских населенных пунктов, организация маршрутного сообщения носит актуальный характер.

При этом методика субсидирования не позволяет отрывать и сохранять действующие нерентабельные маршрутные сообщения между населенными пунктами.

Тем самым, можно сказать, что действующая нормативная база не предоставляет равный доступ к транспортным услугам населения. Например, для льготных категории граждан. Кроме того, респонденты отмечают высокие требования для подготовки водителей для обслуживания автобусов.

В связи с чем, действующая законодательная и нормативная база требует совершенствования для того, чтобы на регулярных маршрутных сообщения обеспечивать необходимый уровень безопасности и доступности транспортных услуг населению.

Государственное управление сферы пассажирских перевозок должно основываться на создании равных возможностей для всех участников и защите интересов, как пассажиров, так и перевозчиков. То есть, государство должно создавать правила и законы, обеспечивающие равные возможности, которые помогают регулировать сферу перевозок и поддерживать конкуренцию, а также обеспечивать повышение качества услуг и безопасности пассажирских перевозок.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом являются ключевым элементом транспортной отрасли каждой страны, оказывающим значительное влияние на мобильность населения, экономический рост и социальное развитие.

Согласно информации Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства Транспорта Республики Казахстан, по состоянию на 19 января 2024 года в стране функционируют 2 440 маршрутных сообщений, в том числе 117 международных, 219 межобластных, 442 межрайонных, 496 внутрирайонных, 220 пригородных и 946 городских маршрутов на которых задействовано 756 перевозчиков. Детализация в разрезе областей представлена в таблице 2 и 3.

Таблица 2 – Информация о количестве маршрутов, перевозчиков и автобусов, задействованных на городском и пригородном общественном транспорте Казахстана

№	РЕГИОН	городские		пригородные	
		маршрутов	перевозчиков	маршрутов	перевозчиков
1	г. Астана	69	6	26	1
2	г. Алматы	144	24	34	16
3	г. Шымкент	77	11	-	-
4	Акмолинская	51	12	14	3
5	Актюбинская	46	4	-	-
6	Алматинская	21	6	33	-
7	Атырауская	18	5	13	4
8	ВКО	80	16	-	

Продолжение таблицы 2

9	ЗКО	26	6	7	2
10	Жамбылская	37	9	5	1
11	Карагандинская	92	14	23	11
12	Костанайская	41	12	20	5
13	Кызылординская	25	5	8	9
14	Мангыстауская	16	5	7	5
15	Павлодарская	52	7	1	-
16	Туркестанская	48	7	-	-
17	СКО	18	8	9	7
18	Абай	42	6	2	-
19	Ұлытау	14	5	8	3
20	Жетісу	29	18	10	2
Итого		946	186	220	69
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана.					

Анализ таблицы 2 показывает, что 465 маршрутов и 5 679 автобусов или 50% маршрутов и 57% автобусов от общего числа приходится на города Алматы, Астана, Шымкент и Карагандинская область. Это обусловлено большим количеством населения в этих регионах.

Отсутствие внутрирайонных и межрайонных маршрутных сообщений в городах Астана, Алматы и Шымкент, указанных в таблице 3, обусловлено статусом городов республиканского значения.

Таблица 3 – Информация о количестве маршрутов, перевозчиков и автобусов, задействованных на межобластных, межрайонных и внутрирайонных маршрутах Казахстана

№	РЕГИОН	количество (ед.)					
		внутрирайонные		межрайонные		межобластные	
		марш-в	перевоз	марш-в	перевоз	марш-в	перевоз
1	г. Астана	-	-	-	-	-	-
2	г. Алматы	-	-	-	-	42	16
3	г. Шымкент	-	-	-	-	20	10
4	Акмолинская	20	17	10	9	7	4
5	Актюбинская	2	2	10	7	2	2
6	Алматинская	13	9	28	3	3	3
7	Атырауская	31	5	8	5	1	1
8	ВКО	35	6	32	5	13	5
9	ЗКО	35	16	24	17	1	1
10	Жамбылская	54	18	26	10	13	8
11	Карагандинская	27	5	47	14	6	5
12	Костанайская	3	3	18	9	1	1

Продолжение таблицы 3

13	Кызылординская	54	14	71	18	13	9
14	Мангыстауская	9	3	11	7	-	-
15	Павлодарская	52	14	35	28	5	5
16	Туркестанская	131	8	31	11	65	26
17	СКО	21	14	54	35	6	4
18	Абай	-	-	13	3	14	3
19	Ұлытау	-	-	7	6	-	-
20	Жетісу	9	4	17	6	7	6
Итого		496	138	442	193	219	109

Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана

Согласно данным stat.gov.kz по состоянию на 1 апреля 2024 года, численность населения Казахстана составила более 20,0 млн. человек, в том числе: городское население – 12,5 млн. человек и сельского населения – 7,5 млн. человек [30].

Тем самым, большое количество городских и пригородных маршрутов 1166 маршрутов из 2 440 объясняется высокой урбанизацией страны.

В связи с чем, местные исполнительные органы уделяют большое внимание данному виду регулярных перевозок. Это внимание, в первую очередь, проявляется регулированием тарифов, выделением субсидий и возмещением расходов перевозчиков, понесенных за перевозку льготных категорий граждан.

В соответствии со статьей 19 Закона РК «Об автомобильном транспорте», решением местного исполнительного органа (МИО) тариф на регулярных пассажирских перевозках автомобильном транспорте на городских (сельских) маршрутах устанавливается единый для всех перевозчиков.

Таблица 4 – Тариф на городских маршрутах.

№	РЕГИОН	Взрослый (нал./безнал)	Детский (нал./безнал)	Год последнего утверждения тарифа
1	г. Астана	90 / 180	бесплатно	2014
2	г. Алматы	100 / 200	50	2023
3	г. Шымкент	70 / 100	35	2016
4	Акмолинская	100 / 180	50 / 70	2023
5	Актюбинская	80	40	2021
6	Алматинская	100/80	50/40	2023
7	Атырауская	80/150	бесплатно	2016
8	ВКО	90/130	45	2022
9	ЗКО	80	40	2017
10	Жамбылская	130/85	65	2021
11	Карагандинская	80/150	бесплатно	2014

Продолжение таблицы 4

12	Костанайская	100	50	2023
13	Кызылординская	130/85	45	2023
14	Мангыстауская	70.	35.	2021
15	Павлодарская	100/200	бесплатно	2023
16	Туркестанская	70	35	2019
17	СКО	130	70	2023
18	Абай	80	40	2020
19	Ұлытау	60	30	2022
20	Жетісу	80/120	40/60	2020
Всего		29	27	
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана				

Разность тарифов на городских маршрутах, представленных в таблице 4, объясняется тем, что установленный тариф не покрывает расходы перевозчиков. В случае нерентабельности тарифа МИО обязан возместить расходы, путем выплаты субсидии. Тем самым, уровень тарифа зависит от финансовой возможности региона.

Согласно статистическим данным Министерства транспорта (таблица 5), объем субсидирования городского общественного транспорта с 2021 по 2023 годы составил 443,0 млрд. тенге, а на 2024 год запланировано порядка 242,0 млрд. тенге. Рост финансирования от 95 до 242 млрд. тенге говорит о том, что местные исполнительные органы нацелены на улучшение качества, комфортности и безопасности функционирования городского транспорта. Детализация объемов субсидирования в разрезе регионов Казахстана показана в таблице 5.

Таблица 5 – объем субсидирования городского общественного транспорта страны

№	РЕГИОН	млрд. тенге			
		2021 год	2022 год	2023 год	2024 год (план)
1	г. Астана	17,8	21,4	37,8	45,0
2	г. Алматы	44,8	47,8	85,7	85,7
3	г. Шымкент	12,8	23,3	23,1	23,1
4	Акмолинская	0,7	1,0	1,5	1,5
5	Актюбинская	0,4	3,0	6,9	10,3
6	Алматинская	0,2	0,1	0,4	0,6
7	Атырауская	2,1	2,8	3,5	3,9
8	ВКО	1,7	2,9	4,7	6,0
9	ЗКО	2,0	3,9	5,2	5,2
10	Жамбылская	0,8	1,4	2,9	5,4
11	Карагандинская	4,8	12,0	15,9	15,9
12	Костанайская	1,0	1,8	2,9	4,8
13	Кызылординская	1,3	0,6	1,5	5,3
14	Мангыстауская	0,6	1,1	1,7	3,0

Продолжение таблицы 5

15	Павлодарская	0,1	2,3	5,4	4,7
16	Туркестанская	1	2,1	5,7	5,7
17	СКО	0,5	2,2	2,6	2,6
18	Абай	-	1,0	5,7	9,0
19	Ұлытау	-	0,4	1,0	0,6
20	Жетісу	-	0,7	1,8	3,4
Всего		95	132	216	242
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана					

Рост объемов субсидирования на городском общественном транспорте наблюдается во всех регионах Казахстана, что свидетельствует об увеличении пассажиропотока и спроса со стороны населения на транспортные услуги.

Субсидии в пригородном общественном транспорте за 2023 год составили 5,8 млрд. тенге и субсидируются только в 7 регионах Казахстана. А на 2024 год выделено - 5,7 млрд. тенге, что свидетельствует о низкой заинтересованности МИО в развитии данного вида перевозок. Детализация в разрезе регионов представлена в таблице 6.

Таблица 6 – объем субсидирования в пригородном общественном транспорте

млрд. тенге

№	РЕГИОН	2023 год	2024 год (план)
1	г. Астана	1,2	1,2
2	Акмолинская	0,04	0,1
3	Атырауская	2,6	2,8
4	Костанайская	1,3	1,2
5	Мангыстауская	0,5	0,3
6	СКО	0,1	0,1
7	Ұлытау	0,02	0,01
Всего		5,8	5,7
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана			

В целях обеспечения доступности тарифов на городском общественном транспорте для социально-уязвимых категорий граждан местными исполнительными и представительными органами утверждается льготная категория граждан, проезд которых, в зависимости от льготы, возмещается перевозчикам из местного бюджета.

В связи с чем, это привело к формированию не единообразного перечня льготных категорий граждан в городах. Например, в г. Павлодар – 16 категории граждан, г. Экибастуз – 13, г. Семей – 13, г. Алматы – 11 [21, 22, 23, 24].

При сравнении перечней льготных категорий граждан, имеются различия не только в количестве категорий, но и в составе. Например, в Семее льгота в размере 50% скидки за проезд предоставляется пенсионеру по достижению 70 лет, а в Экибастузе по достижению пенсионного возраста, то есть с 63 лет. Также, по детям, - в Астане, Павлодаре и Экибастузе независимо от социального статуса все дети до завершения обучения в школе имеют право бесплатного проезда, а в Семее таким правом обладают дети из социально-уязвимых слоев. Также необходимо отметить, что право льготного проезда в общественном транспорте распространяется только на тех, кто проживает в этом районе и имеет там зарегистрированный адрес. Например, существует льгота бесплатного проезда школьников в городском общественном транспорте, а дети сельской местности (или дети из другого города) не могут воспользоваться этой льготой, так как не проживают в данном городе.

Тем самым, наблюдается отсутствие единообразия и равного доступа к транспортным услугам, что вызывает обоснованную критику со стороны населения страны.

Ключевым фактором определения объемов субсидирования и возмещения затрат перевозчиков является количество перевезенных пассажиров или пассажиропоток.

В целях прозрачного и точного определения пассажиропотока, а также для удобства оплаты за проезд МИО внедрена система электронного билетирования. Электронная система билетирования с использованием транспортных карт (стандартная, школьная и социальная) позволяет в режиме реального времени отслеживать в режиме реального времени пассажиропоток.

1 октября 2015 году Алматы первым ввел автоматическую систему оплаты проезда в городском общественном транспорте. Массовое внедрение началось с 2018 года и к текущему году во всех областях внедрена данная система.

Так, в настоящее время в стране действуют 5 систем электронного билетирования, таких как: Avtobys, AlemPay, Онай, TulparCard и Oskemenbus.

К сожалению, действующими нормативно-правовыми документами не предусмотрено внедрение единой системы электронного билетирования, что привело к разнообразию данных систем с одной стороны и неудобству с другой. Так как, в случае переезда из одного города в другой необходима покупка новой транспортной карты, особенно социально уязвимым категориям граждан. Ситуацию улучшило внедрение QR-кода для оплаты банками второго уровня и мобильными операторами.

Однако, льготным категориям граждан чтобы пользоваться льготами в общественном городском транспорте необходимо покупать соответствующую карту.

Тем самым, несмотря на существенное вливания бюджетных средств, городской общественный транспорт имеет ряд проблем: высокий износ АТС (от 33% до 78% в зависимости от региона), несоблюдение графиков движения,

неравномерный доступ населения к транспортным услугам, и ряд других проблем.

Помимо городского и пригородного общественного транспорта, немаловажную роль в системе государственного управления и регулирования регулярного автотранспорта занимают внутриобластные, межрайонные и внутрирайонные перевозки. В данной области пассажирских перевозок функционирует порядка 1 157 маршрутов и 440 перевозчиков.

Однако объем субсидирования в разы меньше, чем для городского общественного транспорта. Так, в 2023 году объем субсидирования внутриобластных (межрайонных) и внутрирайонных маршрутах составил всего 13,5 млрд. тенге, а план на 2024 год – 16,2 млрд. тенге. Детализация субсидий в разрезе областей представлена в таблице 6.

Таблица 6 – объем субсидирования городского общественного транспорта страны

№	РЕГИОН	внутрирайонные		межрайонные	
		2023 год	2024 год (план)	2023 год	2024 год (план)
1	г. Астана	-	-	-	-
2	г. Алматы	-	-	-	-
3	г. Шымкент	-	-	-	-
4	Акмолинская	0,1	0,1	0,03	0,05
5	Актюбинская	-	-	0,1	0,1
6	Алматинская	1,0	2,6	-	-
7	Атырауская	2,1	2,7	0,4	0,7
8	ВКО	0,1	0,1	0,4	0,6
9	ЗКО	0,2	0,2	0,4	0,4
10	Жамбылская	0,5	0,6	0,1	0,2
11	Карагандинская	0,1	0,1	3,9	2,8
12	Костанайская	0,1	0,1	0,2	0,2
13	Кызылординская	0,1	0,2	0,02	0,02
14	Мангыстауская	0,1	0,1	1,4	1,9
15	Павлодарская	0,2	0,2	0,1	0,3
16	Туркестанская	0,3	0,3	-	-
17	СКО	0,1	0,1	0,8	0,9
18	Абай	-	-	-	-
19	Ұлытау	-	-	0,5	0,5
20	Жетісу	0,1	0,1	-	-
Всего		5,1	7,5	8,4	8,7
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана					

Международные и межобластные маршруты, организовываемые Комитетом автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан, не получают субсидий.

Разница объемов субсидирования между городским и межрайонным (внутрирайонным) маршрутами связана двумя факторами: первое – регулирование тарифов на всех городских маршрутах, а на межрайонных (внутрирайонных) только социально-значимых маршрутах; второе – субсидирование производится только по разнице между регулируемым тарифом и его рентабельным [30].

Тем самым, методика субсидирования не позволяет организовать стабильное, безопасное и комфортное функционирование на межрайонных и внутрирайонных маршрутных сообщениях, которые соединяют сельские населенные пункты с областными и районными центрами.

В обеспечении безопасного и мобильного функционирования регулярных пассажирских перевозок ключевую роль играет состояние транспортной инфраструктуры. Транспортная инфраструктура автомобильного транспорта включает в себя: автомобильные дороги, автовокзалы, автостанций, пункт обслуживания пассажиров (далее – ПОП), автомобильный (автобусный) парк и квалифицированные кадры.

Развитая и качественная сеть автомобильных дорог прямо влияет на безопасное и мобильное перемещение населения и бизнеса, и, тем самым, оказывает прямое или косвенное влияние на экономику.

Согласно информации Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан, по состоянию 27 февраля 2023 года, общая протяженность автомобильных дорог составляет 96 тыс. км, в том числе республиканские дороги – 25 тыс. км и местные – 71 тыс. км. Нормативное состояние дорог республиканского значения – 91%, а дорог местного значения – 85% [31]. К сожалению, цифры комитета автодорог не выдерживают критики, которое было отмечено в сентябрьском послании Президента Республики Казахстан [32].

Система управления регулярными пассажирскими автоперевозками в Казахстане – смешанная. Тем самым, в стране функционируют как государственные, так и частные автобусные парки.

В стране насчитывается 186 городских автобусных парков, в том числе государственные – 7 и частные – 179. Детализация в разрезе регионов представлена в таблице 7.

Таблица 7 – информация об автобусных парках, работающих в городском общественном транспорте

№	РЕГИОН	частные автобусные парки		автобусные парки с государственным участием		
		кол-во парков	кол-во автобусов	кол-во парков	Доля маршрутов и субсидий	кол-во автобусов
1	г. Астана	5	377	1	69%/60%	831
2	г. Алматы	23	1 304	1	34%/26%	1 332
3	г. Шымкент	10	480	1	45%/39%	540

Продолжение таблицы 7

4	Акмолинская	12	179			
5	Актюбинская	4	500			
6	Алматинская	6	165			
7	Атырауская	3	41	2	80%/84%	208
8	ВКО	16	492			
9	ЗКО	6	381			
10	Жамбылская	9	354			
11	Карагандинская	14	815			
12	Костанайская	12	329			
13	Кызылординская	4	50	1	20%/100%	250
14	Мангыстауская	5	90			
15	Павлодарская	7	246			
16	Туркестанская	7	283			
17	СКО	8	185			
18	Абай	5	167	1	50%/60%	164
19	Ұлытау	5	58			
20	Жетісу	18	190			
Всего		179	6 686	7		3 325
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана						

По автомобильным дорогам страны на регулярных маршрутах задействовано 14 979 ед. автотранспорта, из них более 7 лет – 6 064 ед., износ составляет 40%, в том числе: городские - 33%, внутриобластные – 48%, межобластные – 63% и международные – 84%. Детализация представлена в таблицах 8 и 9.

Таблица 8 – Информация по количеству и состоянию автобусного парка, задействованного на городских и пригородных маршрутах

№	РЕГИОН	Количество автобусов на: (ед.)			
		городские		пригородные	
		всего	износ	всего	износ
1	г. Астана	1 208	944	149	149
2	г. Алматы	2 636	0	473	0
3	г. Шымкент	1 020	30	-	-
4	Акмолинская	179	70	53	46
5	Актюбинская	500	313		
6	Алматинская	165	66		
7	Атырауская	249	6	95	
8	ВКО	492	400		
9	ЗКО	381	222	7	6
10	Жамбылская	354	103	13	10

Продолжение таблицы 8

11	Карагандинская	815	404		
12	Костанайская	329	241	27	19
13	Кызылординская	300	50	10	
14	Мангыстауская	90	0	15	7
15	Павлодарская	246	25	1	
16	Туркестанская	283	108		
17	СКО	185	47	22	22
18	Абай	331	84		
19	Ұлытау	58	28	13	10
20	Жетісу	190	133	45	45
Всего		10 011	3 274	923	314
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана					

Таблица 9 – Информация по количеству и состоянию автобусного парка, задействованного на межрайонных, внутрирайонных и межобластных маршрутах

№	РЕГИОН	количество автобусов на: (ед.)					
		внутрирайонные		межрайонные		межобластные	
		всего	износ	всего	износ	всего	износ
1	г. Астана	-	-	-	-	-	-
2	г. Алматы	-	-	-	-	96	41
3	г. Шымкент	-	-	-	-	96	68
4	Акмолинская	21	18	29	29	44	36
5	Актюбинская	6	6	45	40	6	6
6	Алматинская	29	29	58	39	6	3
7	Атырауская	80	2	28	6	2	-
8	ВКО	90	11	52	15	19	7
9	ЗКО	85	60	70	37	3	-
10	Жамбылская	98	64	194	87	147	81
11	Карагандинская	15	12	118	53	12	10
12	Костанайская	5	5	45	27	3	3
13	Кызылординская	63	63	235	140	95	65
14	Мангыстауская	10	10	103	51	-	-
15	Павлодарская	45	33	105	62	32	32
16	Туркестанская	389	183	117	93	419	252
17	СКО	30	25	128	75	13	10
18	Абай	-	-	29	15	-	-

Продолжение таблицы 9

19	Ұлытау	-	-	25	16	-	-
20	Жетісу	9	7	38	29	48	47
Всего		975	528	1419	814	1041	661
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана							

В целях обновления автобусного парка Правительством Республики Казахстан запущены ряд государственных программ, например, лизинговое финансирование для приобретения автобусов отечественного производства Фондом развития промышленности; с условиями: срок лизинга – 7 лет, со ставкой вознаграждения – 0,01%.

В рамках программы Фонда развития промышленности для обновления автобусных парков с 2021 по 2023 годы было закуплено порядка 2,5 тыс. автобусов. Детализация представлена в таблице 10.

Таблица 10 – Информация по количеству приобретенного количества автобусов.

№	РЕГИОН	Количество, шт.		
		2021 г.	2022 г.	2023 г.
1	г. Астана	15	15	259
2	г. Алматы	360	304	17
3	г. Шымкент			25
4	Акмолинская		62	3
5	Актюбинская		23	109
6	Алматинская			36
7	Атырауская			62
8	ВКО			51
9	ЗКО	66	27	29
10	Жамбылская		30	
11	Карагандинская	74	41	44
12	Костанайская	50	2	43
13	Кызылординская		100	130
14	Мангыстауская		28	32
15	Павлодарская		1	241
16	Туркестанская		12	89
17	СКО	100		33
18	Жетісу			2
Всего		665	645	1 205
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана				

Данная программа рассчитана не только для обновления автобусного парка регулярных пассажирских перевозок, но и на развитие автомобильной

промышленности Казахстана. Так как, основным условием является приобретение автобусов отечественного производства.

Кроме государственных программ, перевозчики обновляют автобусный парк за счет собственных средств; согласно информации Комитета автомобильного транспорта и транспортного Министерства транспорта, за 2023 год было закуплено 1 200 автобусов, в том числе: для городских перевозок – 1 082 ед., пригородные – 152, внутрирайонные – 4, межрайонные – 36 и межобластные – 18 ед.

Так же, немаловажную роль в обеспечении безопасности и комфортности перевозки пассажиров между населенными пунктами ключевую роль играют автовокзалы, автостанции и пункты обслуживания пассажиров (ПОП).

Автовокзал, автостанция и ПОП – это комплекс сооружений или обустроенный участок (касается только ПОП), предназначенный для обслуживания пассажиров и водителей автобусов, различающихся между собой количеством пассажиропотока и вместимостью залов ожидания [20].

На сегодняшний день в стране функционируют 29 автовокзала, 95 автостанций и 56 пункта обслуживания пассажиров, из которых соответствуют национальному стандарту 180 или 74%. Детализация количества и состояния автовокзалов, автостанций и ПОП представлена в таблице 11.

Таблица 11 – Информация по количеству и состоянию автовокзалов, автостанции и ПОП

№	РЕГИОН	Количество (ед.)					
		автовокзал		автостанция		ПОП	
		всего	соответ. СТ	всего	соответ. СТ	всего	соответ. СТ
1	г. Астана	1	1	-	-	-	-
2	г. Алматы	1	1	1	1	-	-
3	г. Шымкент	3	3	3	3	-	-
4	Акмолинская	2	2	-	-	3	3
5	Актюбинская	1	1	2	1	-	-
6	Алматинская	1	1	5	3	1	1
7	Атырауская	-	-	1	1	1	1
8	ВКО	1	1	5	5	4	4
9	ЗКО	1	1	-	-	1	1
10	Жамбылская	1	1	5	5	7	7
11	Карагандинская	3	3	4	1	7	2
12	Костанайская	-	-	7	-	6	-
13	Кызылординская	1	1	8	4	1	1
14	Мангыстауская	-	-	1	1	-	-
15	Павлодарская	2	2	7	7	4	-
16	Туркестанская	6	6	24	24	14	14
17	СКО	1	1	8	8	-	-
18	Абай	2	-	5	-	5	-

Продолжение таблицы 11

19	Ұлытау	1	1	3	3	-	-
20	Жетісу	1	1	6	5	2	-
Всего		29	27	95	72	56	34
Примечание – составлено автором на основе данных Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Казахстана							

В настоящее время отсутствуют меры государственной поддержки, направленной на развитие автовокзалов, автостанций и ПОП. Тем самым, содержание и обеспечение деятельности осуществляется за счет средств владельцев.

Ключевым элементом, обеспечивающим безопасность пассажирских перевозок, является квалифицированные кадры – особенно водители, имеющие категорию D.

Согласно законодательству, водителям, которым разрешено перевозить пассажиров в автобусах вместимостью более шестнадцати посадочных мест (исключая место водителя) и троллейбусах, должно быть не менее двадцати пяти лет, и обладать водительским стажем не менее пяти лет, при этом минимум три года управления транспортными средствами подкатегории «D1». Данное требование разработано для того, чтобы уделить приоритетное внимание безопасности пассажиров и минимизирования рисков, связанных с недостаточным опытом вождения [33]. Согласно информации Министерства транспорта Республики Казахстан, данные требования были введены в 2014 году, что привело к сокращению учащихся (количество обучающихся категории «D» с 84 тыс. чел. до 4 тыс. чел.), что привело к острому дефициту водителей [34].

Учитывая различные меры государственной поддержки, в сфере автотранспорта существует ряд проблем, например, несоблюдение графиков движения (регулярность - 83% из 100) и высокий износ автотранспортных средств от 32 до 63% (городские – 32%, пригородные – 34%, внутрирайонные – 54%, межрайонные – 57% и межобластные – 63%).

В целях выявления реального состояния и проблем регулярных пассажирских перевозок автотранспортом проведено экспертное интервью с представителями различных государственных учреждений и общественных организаций, курирующих сферу пассажирских перевозок автомобильным транспортом: Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан, руководители областных, районных и городских уровней, а также представители ассоциации транспортников, союза транспорта, автовокзалов, директора автовокзалов и перевозчики.

Эксперты оценивают систему государственного управления и регулирования удовлетворительно, вместе с тем отмечают ряд существенных проблем. Таких как: дефицит водителей категории «D», неэффективная работа государственных органов по борьбе с нелегальными перевозчиками, работа с агрегаторами «Яндекс.Такси» и «InDrive», и другие проблемы.

Эксперты 1, 2 и 14 отмечают, что, несмотря на существующие меры государственной поддержки, необходимо производить возмещение затрат перевозчиков, льготной категории граждан, предусмотренной статьей 13 ЗРК «О транспорте», то есть бесплатный провоз одного ребенка до 7 лет и скидка 50% за проезд детей в возрасте от 7 до 15 лет.

Эксперт 7 отмечает, что имеется проблема контроля автовокзалов в части реализации билетов на субсидируемые маршруты.

Эксперты 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 и 12 отмечают о сложности организации внутрирайонных и межрайонных регулярных маршрутных сообщений из-за отсутствия пассажиропотока и рентабельности маршрутов, обусловленной работой нелегальных перевозчиков посредством приложения WhatsApp. Тем самым, эксперты отмечают, что городские перевозки за счет пассажиропотока получают достаточно субсидий для обновления АТС, а межрайонные и внутрирайонные – нет.

Эксперт 3 указывает причину обусловленного как работой нелегальных перевозчиков, так и неподходящей методикой субсидирования, которая рассчитывается по пассажиропотоку и выплачивается только разница между утвержденным и его рентабельным тарифами. В качестве решения данной проблемы предлагает разработать соответствующую методику субсидирования для межрайонных и внутрирайонных перевозок, которая будет полностью покрывать расходы перевозчика.

Эксперты 2, 8, 10, 14 и 15 отмечают негативное воздействие на межобластные, межрайонные и внутрирайонные перевозки нелегальных перевозчиков, работающих через мобильные приложения InDrive или WhatsApp, которые, в свою очередь: не проходят предрейсовый медицинский осмотр и осмотр АТС; отсутствует регистрация в качестве предпринимателя, страховка на пассажиров; порой осуществляют деятельность на АТС, не отвечающую требованиям перевозки пассажиров, что является не безопасным и представляет угрозу для пассажиров.

Касательно дефицита водителей категории «Д», все эксперты схожи во мнении о необходимости упрощения процедуры получения водительских прав категории «Д».

Эксперты 1, 2 и 10 отмечают, что инициированные поправки в действующее законодательство Министерством транспорта Республики Казахстан о реализации института саморегулирования (далее – СРО) окажут благоприятный эффект на борьбу с нелегальными перевозчиками, так как СРО будет контролировать всех своих членов, в том числе – такси, а государственные органы - только СРО.

Таблица 12 – SWOT анализ регулярных пассажирских перевозок

S – Сильные стороны	W – Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - наличие законодательной и нормативно-правовой базы; - доступный уровень тарифов для всего населения; - наличие льгот для детей и социально уязвимого населения; - субсидирование и возмещение затрат перевозчиков на социально-значимых маршрутах; - лизинговое финансирование под низкий процент; - наличие электронной системы оплаты и отслеживание движения автобусов. 	<ul style="list-style-type: none"> - высокий износ АТС; - нелегальные перевозчики; - неравномерный доступ населения к транспортным услугам; - не развитая маршрутная сеть межрайонных, внутрирайонных и межобластных перевозок; - неэффективная методика субсидирования на межрайонных и внутрирайонных маршрутах; - дефицит водителей категории «D».
О – Возможности	T – Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - совершенствование нормативной базы; - внедрение в систему электронной оплаты других банков; - снижение требований для обучения водителей категории «D»; - усиление борьбы с нелегальными перевозчиками 	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение дефицита водителей категории «D» в связи с переходом в другие сферы деятельности - сокращение рынка труда водителей-увеличение стоимости транспортных услуг;
Примечание – составлено автором	

Анализ состояния регулярных пассажирских перевозок показывает о его удовлетворительном состоянии, с рядом существенных проблем, которые могут ухудшить ситуацию, при непринятии соответствующих мер. Например, дефицит водителей соответствующей категории, работа нелегальных перевозчиков, которые ухудшают региональные перевозки, высокий износ автобусов, несоблюдение графиков движения, не совершенствование правил субсидирования для региональных перевозок, и другие.

Данные проблемы носят системный характер, так как решение одной может решить другие. Например, снижение требований для получения водительской категории «D» будет способствовать насыщению рынка труда водителями, что будет способствовать увеличению автобусов на рейсах. А введение отдельной методики субсидирования на региональных маршрутах будет способствовать ее увеличению и обеспечит регулярность.

В то же время динамика увеличения объема субсидирования и обновления автобусного парка свидетельствует о стремлении государственных органов обеспечить эффективное, безопасное и комфортное функционирование региональных перевозок.

2.2 Пути совершенствования государственного управления сферы регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Анализ текущего состояния сферы государственного управления и регулирования регулярных пассажирских перевозок показал ряд проблем, такие как: неравномерный доступ населения к транспортным услугам, высокий износ АТС, дефицит водителей категории «D», популярность нелегальных перевозчиков и сложность организации межрайонных и внутрирайонных маршрутных сообщений.

Анализ доступа к транспортным услугам на автомобильном транспорте показал о неравномерности услугополучателей, например, доступ к бесплатному проезду в городском общественном транспорте имеют учащиеся только городских школ в Астане и областях Атырау, Караганда, Мангыстау и Павлодар, а в Семее таким правом обладают только дети из социально-уязвимых слоев. Также и по пенсионерам, льготами граждане могут воспользоваться только в регионе регистрации. То есть в случае временного переезда, гражданин не сможет воспользоваться льготами и ему необходимо произвести оплату, согласно утвержденного тарифа. Такой неравный подход наблюдается во всех регионах Казахстана. Для решения данной проблемы предлагается отраслевому министерству разработать рекомендации для МИО и внести поправки в статью 13 Закона о транспорте.

При сравнении износа автобусного парка выявлено, что на городских маршрутах износ составляет – 33%, пригородных – 34%, внутрирайонные – 54%, межрайонные – 57% и межобластные – 63%. Тем самым, наиболее изношенные автобусы работают на внутрирайонных, межрайонных и межобластных маршрутах. Детальный анализ обновления и субсидирования показывает, что обновление автобусного парка происходит на городских и пригородных маршрутах. Это обусловлено выплатой серьезных объемов субсидирования городских маршрутов.

Учитывая, что объем субсидирования зависит от количества перевезенных пассажиров и регулярности рейсов, то существующая методика не позволяет перевозчикам региональных маршрутов обеспечить рентабельность и обновление автопарка, что усложняет задачу обеспечить сельские населенные пункты регулярными пассажирскими перевозками. А наличие нелегальных перевозчиков ухудшает данную ситуацию.

Все эксперты отмечают о неправомерной работе нелегальных перевозчиков, в особенности через интернет-агрегатор «InDrive», которые в свою очередь не проходят предрейсовый медицинский осмотр и осмотр АТС, отсутствует регистрация в качестве предпринимателя, страховка на пассажиров, порой осуществляют деятельности на АТС, не отвечающим требованиям перевозки пассажиров, что является небезопасным и представляет угрозу для пассажиров. Для решения данной проблемы необходимо мобильные приложения агрегаторов интегрировать с базами государственных органов, медицинских организаций и службами технического обслуживания АТС.

Данная мера позволит сразу определять марку и расположение руля (правый руль для такси запрещен), наличие регистрации в качестве предпринимателя, прохождение медицинского и технического осмотра, что будет способствовать безопасному передвижению граждан.

Одним из наиболее острых проблем сферы пассажирских перевозок автомобильным транспортом является дефицит водителей категории «D». Для решения данной проблемы необходимо упростить условия получения прав соответствующей категории.

Развитие и повышение качества регулярных пассажирских перевозок способствуют обеспечению безопасного и мобильного перемещения граждан.

Таким образом, в рамках магистерского проекта предлагаются следующие предложения, описанные в таблице 13.

Таблица 13 – Действующая и предлагаемая редакция законодательных актов

Действующая редакция Закона, НПА	Предлагаемая редакция Закона, НПА
Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении».	
Для управления автобусом необходимо достичь возраста 25 лет и иметь водительский стаж не менее 5 лет, из которых 3 года должны быть с категорией D 1. Категория D 1 позволяет управлять микроавтобусами до 16 мест	Возраст водителей, необходимый для получения категории D, снизить с 25 лет до 23 лет. Также стаж работы водителем снизить с 5 лет до 3 лет, а стаж управления микроавтобусами (подкатегория D 1) сократить с 3 лет до 1 года.
Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156 «О транспорте в Республике Казахстан», статья 13	
В случаях, установленных законами Республики Казахстан, постановлениями Правительства Республики Казахстан, решениями местных представительных и исполнительных органов льгот, перевозчики обязаны осуществлять бесплатный провоз отдельной категории пассажиров или предоставлять им иные льготы по оплате проезда.	В случаях, установленных законами Республики Казахстан, постановлениями Правительства Республики Казахстан, решениями местных представительных и исполнительных органов льгот, перевозчики обязаны осуществлять бесплатный провоз отдельной категории пассажиров или предоставлять им иные льготы по оплате проезда на всей территории Казахстан, возмещение перевозчику производится органом принявшее решение.

Кроме того, введение новых правил для субсидирования социально значимых межрайонных и внутрирайонных маршрутов, с учетом низкого пассажиропотока и обеспечения рентабельности и обновления автобусного парка. Это изменение позволит гарантировать безопасное, бесперебойное и мобильное перемещение граждан из сельских населенных пунктов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках магистерского проекта исследована сфера государственного управления и регулирования регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. В данной работе изучены теоретические, методологические аспекты организации государственного управления, законодательная и нормативная основа регулярных пассажирских перевозок, а также проанализирован международный опыт стран: Литвы, России и Норвегии.

Организация и управление сферой регулярного пассажирского транспорта Литвы, России и Норвегии имеет много общего с Казахстаном. Так как используются одинаковые механизмы государственного управления и регулирования: городские и региональные маршрутные сообщения, льготы, субсидий. При этом, несмотря на схожесть, имеются различия. Например, в Литве и Норвегии — это лицензирование регулярных перевозчиков, тогда как в Казахстане производится технический осмотр АТС при конкурсе на обслуживание маршрутов. А в России с 2011 года в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом реализован институт саморегулирования. Тут, саморегулирующие организации осуществляют технический и нормативный контроль на соблюдение требований законодательства ее членов.

Государственное управление сферы пассажирских перевозок должно основываться на создании равных возможностей для всех участников и защищать интересы, как пассажиров, так и перевозчиков. То есть, государство должно создавать правила и законы, обеспечивающие равные возможности, которые помогают регулировать сферу перевозок и поддерживать конкуренцию, а также обеспечивать повышение качества услуг и безопасности пассажирских перевозок.

На основе изучения законодательства и нормативных актов, регулирующих сферу пассажирских перевозок автомобильным транспортом, а также анализа текущей ситуации, можно сделать вывод, что существующие механизмы государственного управления показывают не достаточную эффективность организации и качества предоставляемых услуг по перевозке пассажиров и багажа, которая обусловлена, в первую очередь, высоким уровнем износа транспортных средств на международных, межобластных маршрутах, и др.

Анализ современного состояния регулярных пассажирских перевозок на автомобильном транспорте показал ряд проблем отрасли, такие как неравный доступ населения к транспортным услугам, дефицит водителей категории «D», высокий износ АТС на региональных маршрутах и сложность организации перевозок на внутрирайонных межрайонных маршрутах, обусловленный недостаточным уровнем покрытия расходов перевозчиков и неэффективной борьбой с нелегальными перевозчиками.

В целях повышения качества и доступности пассажирских перевозок выработаны предложения для повышения эффективности государственного управления и регулирования. Среди которых: введение отдельных правил субсидирования; снижение возрастного порога получения водительской категории «D» с 25 до 22 лет и снижение стажа вождения с 5 до 2 лет; рассмотрение изменений в регулирующие документы.

Введение отдельных правил субсидирования на межрайонных и внутрирайонных маршрутах с полным покрытием расходов перевозчиков позволит обеспечить стабильное и безопасное функционирование региональных маршрутов, соединяющих сельские населенные пункты с областными и районными центрами.

Насыщение трудового рынка водителями категории «D» и увеличение субсидирования на региональных маршрутах позволит обеспечить стабильное функционирование перевозок, а обновление парка автобусов повысит ее комфорт и безопасность.

В заключении, система регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом является одним из важных составляющих развития страны, обеспечивающим безопасное, комфортное и мобильное передвижение населения. Решение выявленных проблем позволит улучшить систему государственного управления и обеспечит безопасное, стабильное и комфортное функционирование регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, что в свою очередь будет способствовать совершенствованию механизмов государственного управления автомобильного транспорта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Стремясь к Прогрессу: Путь Казахстана к Целям Устойчивого Развития транспорт. ООН Казахстан – URL: <https://www.undp.org/ru/kazakhstan/blog/stremyas-k-progressu-put-kazakhstana-k-celyam-ustoychivogo-razvitiya#:~:text=%D0%A1%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%20%D1%80%D0%B5%D0%B7%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B0%D0%BC%202023%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B0%2C%20%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D1%85%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD,%D0%B2%20%D1%81%D0%BE%D0%BE%D1%82%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D0%B5%20%D1%81%20%D1%86%D0%B5%D0%BB%D1%8F%D0%BC%D0%B8%20%D0%A6%D0%A3%D0%A0>. Дата обращения: 16.04.2024 г.;
- 2 George Yannis, Antonis Chaziris. Transport System and Infrastructure. // ScienceDirect. Transportation Research Procedia 60. – 2022. – С 6–11.
- 3 Сактаганова Г.С., Карипова А.Т., Каспарс Штайнбергс. Управление и государственное регулирование транспортной системы Республики Казахстан. // Вестник КазНУ. Серия экономическая.– 2018. №2 (124). – С 219-230.
- 4 Vyacheslav Epifanov, Mikhail Obshivalkin, Kristina Lukonkina Management of quality and security level of transportation in the system of regular passenger motor transport. Transportation Research Procedia. Volume 36, 2018, Pages 141-148.
- 5 Аманбаев С.Ш., Джайлаубеков Е.А. Реализация института саморегулирования на пассажирских автомобильных перевозках в Казахстане. // Вестник КазАТК. – 2023. № 3. – С 157-166.
- 6 Кузьминых Т.С., Берман Н.Д. ПРОБЛЕМЫ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА. Международный журнал перспективных исследований. – 2020. Т. 10, №4. – С 162-169.
- 7 Oleg Bazaluk, Larysa Koriashkina, Serhii Cheberiachko, Oleg Deryugin, Mykola Odnovol, Vasyl Lozynskyi, Olha Nesterova. Methodology for assessing the risk of incidents during passenger road transportation using the functional resonance analysis method. Heliyon. VOLUME 8, ISSUE 11, E11814, NOVEMBER 2022.
- 8 Tomislav Bubalo, Marijan Rajsman. Quality of Transport Service in Intercity Road Passenger Transport: A Literature Review. Journal of Traffic and Logistics Engineering Vol. 8, No. 1, June 2020.
- 9 Аналитический доклад» «Современное состояние рынка пассажирских автомобильных перевозок в государствах-членах Евразийского экономического союза» Евразийской экономической комиссии. 2019 г. Режим доступа URL: <https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php> Дата обращения: 15.04.2024.

10 Информация о Министерстве транспорта и коммуникации Литвы. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникации Литовской Республики. Режим доступа URL: <https://www.sam.gov.lv/lv/autosatiksmе> Дата обращения: 15.03.2024.

11 Информация об Министерстве транспорта Российской Федерации. Официальный сайт Министерство транспорта Российской Федерации. <https://mintrans.gov.ru/ministry> Дата обращения: 05.05.2024.

12 Информация о Дирекции автомобильных дорог Норвегии. Официальный сайт. Режим доступа URL: <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/> Дата обращения: 30.04.2024.

13 Информация о Министерстве транспорта и коммуникации Норвегии. Официальный сайт Министерства транспорта и коммуникации Норвегии. Режим доступа URL: <https://www.regjeringen.no/no/dep/sd/id791/> Дата обращения: 30.04.2024.

14 Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476 «Об автомобильном транспорте». – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_. Дата обращения: 16.04.2024 г.;

15 Приказ Министра Приказ Министра транспорта Республики Казахстан от 10 октября 2023 года № 19 «Об утверждении положений республиканского государственного учреждения "Комитет железнодорожного и водного транспорта Министерства транспорта Республики Казахстан", республиканского государственного учреждения "Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта Республики Казахстан" и его территориальных органов». // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/G23IK000019>. Дата обращения: 01.04.2024.

16 Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года № 636 «Об утверждении Национального план развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан. // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1800000636>. Дата обращения: 04.04.2024.

17 Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утверждённые Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 г. № 349. // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011550>. Дата обращения: 04.04.2024.

18 Закон Республики Казахстан от 16 мая 2014 г. № 202-V «О разрешениях и уведомлениях». // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000202>. Дата обращения: 04.04.2024.

19 Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года №156 «О транспорте в Республике Казахстан». // Информационно-правовая система

нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000_. Дата обращения: 04.03.2024.

20 О внесении изменений и дополнений в решение Павлодарского городского маслихата от 22 июля 2016 года № 61/8 «О согласовании единого тарифа на регулярные пассажирские перевозки пассажиров и багажа в городском общественном транспорте (трамваях, автобусах и микроавтобусах) в селитебной части города Павлодар». Решение Павлодарского городского маслихата №142/19 от 26 мая 2022 года.

21 О льготном проезде отдельных категорий граждан города Экибастуза на общественном пассажирском транспорте (кроме такси). Совместные постановление акимата города Экибастуза Павлодарской области от 28 апреля 2021 года № 328/4 и решение Экибастузского городского маслихата Павлодарской области от 28 апреля 2021 года № 31/4. Доступ из информационно-правовой системы нормативных правовых актов РК «Әділет». Режим доступа URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V21PC007284#z6> свободный. Дата обращения: 01.02.2024.

22 О льготном проезде отдельных категорий граждан города Семей для проезда на внутригородском общественном транспорте (кроме такси). Совместное решение маслихата города Семей от 1 февраля 2021 года № 3/17-VII и постановление акимата города Семей от 4 февраля 2021 года № 244. Доступ из информационно-правовой системы нормативных правовых актов РК «Әділет». Режим доступа URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V21VB008402> свободный. Дата обращения: 01.02.2024.

23 О предоставлении льготного проезда на городском общественном транспорте (кроме такси) отдельным категориям нуждающихся граждан города Алматы. Решение маслихата города Алматы от 15 сентября 2015 года № 367. Доступ из информационно-правовой системы нормативных правовых актов РК «Әділет». Режим доступа URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V15R0001206> свободный. (Дата обращения: 01.02.2024).

24 Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 «Об утверждении Правил технической эксплуатации автотранспортных средств». Доступ из информационно-правовой системы нормативных правовых актов РК «Әділет». Режим доступа URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012221> свободный. Дата обращения: 01.03.2024.

25 СТ РК 2271-2020. Услуги автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров. Режим доступа URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31819456&pos=1;-9#pos=1;-9 Дата обращения: 15.04.2024.

26 Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК «О дорожном движении». // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет». – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> Дата обращения: 04.03.2024.

27 Проект Закона Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам передачи некоторых государственных функций в области автомобильных перевозок пассажиров в саморегулирование, основанное на обязательном членстве (участии). Открытие НПА. Режим доступа URL: <https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=14394263> Дата обращения: 15.04.2024.

28 Отраслевая статистика: транспорт. Дата релиза 15 апреля 2024 г. // Бюро национальной статистики. – URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/>. Дата обращения: 16.04.2024 г.;

29 Информация о численности населения Казахстана. Официальный сайт Бюро национальной статистики. Режим доступа URL: <https://stat.gov.kz/ru/> Дата обращения: 05.04.2024.

30 Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 883 «Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров». Доступ из информационно-правовой системы нормативных правовых актов РК «Әділет». Режим доступа URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012353>. Дата обращения: 01.04.2024.

31 Сайт «egov.kz» [электронный ресурс]. Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан. //URL:<https://www.gov.kz/memleket/entities/roads/documents/details/435509?lang=ru> и Дата просмотра 10.2023.

32 Сайт «akorda.kz» [электронный ресурс]. Послание Президента РК. //URL:<https://www.akorda.kz/ru/poslanie-glavy-gosudarstva-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-ekonomicheskij-kurs-spravedlivogo-kazahstana-18588> Дата просмотра 10.2023.

33 Закон Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК «О дорожном движении». Доступ из информационно-правовой системы нормативных правовых актов РК «Әділет». Режим доступа URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194>. Дата обращения: 01.05.2024.

34 Информация водителей категории Д. Сайт Министерства транспорта Республики Казахстан. Режим доступа URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/press/news/details/718779?lang=ru> Дата обращения: 10.05.2024.

В связи с чем, прошу Вас дать ответы на следующие вопросы:

- 1) Как Вы оцениваете текущее состояние регулярных пассажирских перевозок?
- 2) Какие проблемы испытывает сфера регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом?
- 3) Какие проблемы наиболее острые?
- 4) Какие меры необходимы, чтобы решить эти проблемы?
- 5) Какие, по Вашему мнению, перспективы направления развития?
- 6) Какие рекомендации Вы могли бы предложить для улучшения ситуации?