РГУ «Департамент Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан по Северо-Казахстанской области»

ПРОТОКОЛ № 14

заседания Совета по барьерам по итогам рассмотрения вопроса о наличии барьеров входа на товарный рынок услуг пассажирских перевозок (внутригородские, междугородние, маршруты, такси и общественный транспорт) в городе Петропавловск Северо-Казахстанской области»

28 августа 2024 года, 15:00 г. Петропавловск

СОСТАВ СОВЕТА ПО БАРЬЕРАМ:

Алиппаев А.А – и.о. Председателя Совета, Жаркова О.В., Ухов А.Н., Харбедия О.О., Рахимов Б.К., Мендеев Р.З., Тасболат М.А., Бухонин И.В., Казанцев А.В., Абиев Е.А.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Рассмотрение и принятие мер по устранению барьеров входа на услуг пассажирских перевозок (внутригородские, междугородние, маршруты, такси и общественный транспорт) в городе Петропавловск Северо-Казахстанской области»

УЧАСТВОВАЛИ:

1) КГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Северо-Казахстанской области» - Әбілмәжінов Мирхат Байбітұлы заместитель руководителя Управления
2) Сервис по заказу такси «Регион»-Андрей- Администратор
3) ТОО «Вектор-Сервис»- Зайцев Николай Владимирович - Главный инженер
4) ТОО «UZDIK-АВТО», ИП «Семенова Г.П.» Семенова Галина Петровна - Руководитель
5) ТОО «Kyzylzhar Buses» - Наурызжан
6) ТОО «Партнер-Авто» - Тусупов Бауыржан Кайратович, Менеджер по транспорту

ПО ВОПРОСУ ПОВЕСТКИ ДНЯ:

И.о. Председателя Совета Алиппаев А.А. открыл заседание Совета по барьерам при Департаменте, доложив вопрос повестки дня.

СВЕДЕНИЯ О НАЛИЧИИ (ОТСУТСТВИИ) БАРЬЕРА:

Преставитель ТОО «Kyzylzhar Buses» Наурызжан отметил следующие проблемыне вопросы в сфере внутригородских перевозок:

В опреленный период времени сфера обществненого транспотра находилась в упадническом положении, в виду того, что обновление

автопарка требовало значительных материальных затрат, при этом стоимость проезда в общественном транспорте ограничена законодательством и регулируется МИО.

Одним из основных инструментов напарвленных на развитие данной отрасли является деятельность осущетсвляется ФРП, но существует ряд ввопросов, огранчивающих перевозвчиков к лизинговому кредитованию, такие как:

- Требование по наличие подвижного состава;
- Иметь на праве собственности либо аренды техническое помещение для организации процесса перевозок;
- Наличие оборотных средств;
- Гарантийное письмо от МИО о намерении субсидирования.

Для выполнения данных требований необходимы значетельные финансовые вложения, так например в настоящее время стоимость автобуса завода «КАЗТЕХНО» возросла за последние 2,5 года почти в 2 раза, так в 2021 году стоимость 1 единицы автобуса составляла 30 млн. тенге, в 2024 году его стоимсоть составила уже 70 млн. тенге.

По мнению представителя перевозчика, отсутствуют эффективные меры госудаственной поддержки в данной отрасли.

2. Существует проблема признания того или иного маршрута «социально значимым», так как данная процедура занимает значительный период времени, включая согласование с уполномоченными государственными органами, при этом в случае если перевозчик уже начал осуществлять перевозку по данному маршруту, то за период прохождения процедуры признания предприниматель не получает субсидии за данный период, который может достигать 6 месяцев.

3. Недофинансирование перевозок пассажиров, так МИО не учитывает расчеты перевозиков и закладывает в бюджет недостатаочную сумму, что приводит к излишней закредитованности субъектов предпринимательства.

При этом, необходимо учитывать наличие льгот на стоимость проезда в общественном транспорте для 12 категорий граждан, расходы по обеспечению данных льгот возмещаются МИО лишь частично.

Существует также проблема по повышею тарифов, который не соответствует реальной ситуации, так в 2017 году тариф составил 80 тенге , в 2023 году – 100 тенге. При этом за 6 лет МРП, МЗП увеличивался ежегодно, также изменялась стоимость диз. топлива.

Заместитель руководителя Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата СКО Әбілмәжінов Мирхат поддержал все предложения представителя субъекта бизнеса, в том числе в части процедуры признания мартшрута «социально значимым».

Предлагаемые решения:

1. Обновлениме автобусных парков, за счет обновления подвижного состава посредством лизингового финансирования на лояльных условиях для предпринимателей.

2. Наряду с обновлением автобусных парков необходи постепенно переходить на процесс обновления путем внедрения в данную сферу автобусов на основе альтернативных источников энергии, в основном сейчас

используются дизельные автобусы. Однако данное направление является довольно дорогостоящим. Более того цена на дизельные автобусы с каждым годом растем в сторону увелечения. В нашей стране производств автобусов представлено несколькими завадами, у которых цена растет ежегодно. Необходимо прорабатывать вопрос минимизации увеличения стоимости автотехники, так как экономически сегодня предпринимателю преобрести автобусы выходит в достаточно большие затраты.

3. Улучшения условий лизингового финансирования, снижения расходной части для предпринимателя при лизинговом финансировании *(расходы на строхование каско, аудиторские услуги, оценочные услуги и т.д.).*

4. С учетом программы субсидирования более точечная работа МИО для возмещения 100 % убытков перевозчиков, основанных на правилах субсидирования. Улучшения прогнозных действий со стороны МИО для утверждения более конкретного бюджета по потребности пассажирских перевозок. На территории страны имеет место неполное субсидирование перевозчиков со стороны МИО.

5. Необходимо внесение поправок в следующие акты:

1) Правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров *(Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 88);*

2) Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом *(Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 34).*

6. Разработка проекта по подготовке водителей каткгории D, имеется тенденция нехватки работников данной профессии. Улучшение пакета социальной обеспеченности и превлекательности профессии водителей автобусов.

7. С учетом того, что пассажирские перевозки имеют социальную напарвленности, необходимо проработать вопрос государсвтенно-чатсного партерства в данной сфере. Нынешнее законоадтельсво не позволяет предпрннимателям совместно с ГО прорабатывать вопрос организации проектов ГЧП.

РАБОЧЕМУ ОРГАНУ (СЕКРЕТАРЮ СОВЕТА):

1. Подготовить протокол настоящего заседания Совета и представить его на утверждение Председателю Совета **не позднее 4 сентября 2024 года**.

2. Направить настоящий протокол в адрес АЗРК для рассмотрения вопроса о включении данных вопросов в Республиканскую карту барьеров.

И.о. председателя Совета **Алиппаев А.А.**

СекретарьСовета **Беремжанов А.Ж.**