

**ЖАС ҒАЛЫМДАР МІНБЕСІ
ТРИБУНА МОЛОДЫХ УЧЕНЫХ
TRIBUNE OF YOUNG SCIENTISTS**

ХҒТАР 11.15.25

<https://doi.org/10.51889/2021-1.1728-8940.10>

Г.Ж. Құрбанбаева¹, Ш.Е. Килыбаева¹

¹ ал-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті

**ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚОҒАМДЫҚ КӨЛІК СЕКТОРЫН ДАМУ СЯСАТЫНЫҢ
ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ**

Аңдатпа

Қазақстандағы қоғамдық көлік секторы мамандар және қоғам тарапынан бақылауды, талдауды және ұсыныстар беруді талап ететін аса маңызды сала болып табылады, себебі көлік қызметі әртүрлі төтенше жағдайлар қаупімен бірге жүретіндіктен арнайы қауіпсіздік шараларын қажет етеді. Осы ретте, Қазақстан қалаларындағы мақаладағы талдау тұрақты қалалық көлікті дамыту стратегиясы бойынша бұрын жасалған жұмысқа, сондай-ақ шешімдер қабылдауға және қалалық көліктің инфрақұрылымын жақсарту үшін қаржыландыру мүмкіндіктерін жетілдіруге жәрдемдесетін заңнамаға өзгерістер енгізу туралы ұсыныстарға негізделеді.

Қазақстан үшін өзінің табиғи географиялық артықшылықтарын пайдалану мүмкіндігі көлік жүйесін халықаралық талаптар мен стандарттарға сәйкес келтіру қажеттілігін айқындайды. Бұл саланың жылжымалы құрамының және оның инфрақұрылымының техникалық жай-күйін жаңғыртуды жүргізуді көздейді. Бұдан басқа, көліктегі қауіпсіздікті қамтамасыз етудің маңызды факторы қозғалыстың барлық қатысушыларын: жүргізушілерді, жолаушыларды, жаяу жүргіншілерді және басқа да адамдарды тиісті даярлау болып табылады. Ресми есептерде «қалалық қоғамдық көлік» сөз тіркесі қажетті қалалық жолаушылар тасымалын жүзеге асыруға арналған құралдар мен жабдықтарды (мобильді және стационарлық) қамтитын жүйелер мен олардың объектілерін сипаттау үшін пайдаланылады. Оларға қалалардың әртүрлі бөліктерінде қол жетімді жол және теміржол көлігі (автобустар, троллейбустар, метро, жеңіл рельс), сондай-ақ жаяу жүргіншілер мен велосипедтер кіреді. Тұтас көлік жүйесі тұрғысынан жеке көліктерде осы санатқа енеді.

Түйін сөздер: қоғамдық көлік, саясат, жолаушы, тарифтер, әкімдік, тендерлік рәсімдер, келісім-шарт.

G. Zh. Kurbanbayeva¹, S.E. Kilybayeva¹

¹ Al-Farabi Kazakh national university

**ACTUAL PROBLEMS OF PUBLIC TRANSPORT SECTOR DEVELOPMENT POLICY IN
KAZAKHSTAN**

Abstract

The public transport sector in Kazakhstan is the most important industry that requires monitoring, analysis and recommendations from specialists and society, since transport activities require special security measures, as they are accompanied by the threat of various emergencies. At the same time, the analysis of the article in the cities of Kazakhstan is based on previous work on the strategy for the development of sustainable urban transport, as well as proposals for

amendments to legislation that facilitate decision-making and improve funding opportunities for improving urban transport infrastructure.

The possibility of using its natural geographical advantages for Kazakhstan determines the need to bring the transport system in line with international requirements and standards. This involves the modernization of the technical condition of the rolling stock of the industry and its infrastructure. In addition, an important factor in ensuring transport safety is the proper training of all road users: drivers, passengers, pedestrians and others. In official reports, the phrase "urban public transport" is used to describe systems and their facilities containing facilities and equipment (mobile and stationary) designed to carry out the necessary urban passenger transportation. These include road and rail transport (buses, trolleybuses, subways, light rail) available in different parts of cities, as well as pedestrians and bicycles. From the point of view of a complete transport system, individual vehicles fall into this category.

Key words: public transport, policy, passenger, fares, akimat, tender procedures, contract.

Г.Ж. Құрбанбаева¹, Ш.Е. Килыбаева¹

¹ Казахский национальный университет имени аль-Фараби

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОЛИТИКИ РАЗВИТИЯ СЕКТОРА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА КАЗАХСТАНА

Аннотация

Сектор общественного транспорта в Казахстане является важнейшей отраслью, требующей контроля, анализа и предоставления рекомендаций со стороны специалистов и общества, поскольку транспортная деятельность требует специальных мер безопасности, так как сопровождается угрозой различных чрезвычайных ситуаций. При этом, анализ статьи в городах Казахстана основывается на ранее проделанной работе по стратегии развития устойчивого городского транспорта, а также предложениях о внесении изменений в законодательство, способствующих принятию решений и совершенствованию возможностей финансирования для улучшения инфраструктуры городского транспорта.

Возможность использования своих природных географических преимуществ для Казахстана определяет необходимость приведения транспортной системы в соответствие с международными требованиями и стандартами. Это предполагает проведение модернизации технического состояния подвижного состава отрасли и ее инфраструктуры. Кроме того, важным фактором обеспечения безопасности на транспорте является надлежащая подготовка всех участников движения: водителей, пассажиров, пешеходов и других лиц. В официальных отчетах словосочетание «городской общественный транспорт» используется для описания систем и их объектов, содержащих средства и оборудование (мобильные и стационарные), предназначенные для осуществления необходимых городских пассажирских перевозок. К ним относятся дорожный и железнодорожный транспорт (автобусы, троллейбусы, метро, легкорельсы), доступный в разных частях городов, а также пешеходы и велосипеды. С точки зрения целостной транспортной системы, отдельные транспортные средства попадают в эту категорию.

Ключевые слова: общественный транспорт, политика, пассажир, тарифы, акимат, тендерные процедуры, договор.

Кіріспе. Қоғамдық көліктің даму деңгейі қалалық ұтқырлықты дамыту нұсқаларына тікелей әсер етеді. Олар дамыған инфрақұрылымның, тұрақты көлік жүйесінің, қоғамдық көлікті ұйымдастыру және басқару деңгейінің, көлік жүйелерінің сапасы мен қауіпсіздігінің жоғары деңгейінің болуына байланысты және байланысты. Осылайша, қалалық ұтқырлық тұжырымдамасы жолаушыға бағытталған перспективаға және көліктің әртүрлі түрлерін

(моторлы, моторлы емес, қоғамдық, жеке) қолдана отырып, А және Б пункттері арасында тұрғындардың қозғалыс қажеттіліктеріне негізделген. Қалалық қоғамдық көлік тұрғындардың ұтқырлыққа деген қажеттіліктері мен қалалардағы өмір сүру сапасын қанағаттандыру үшін маңызды негіз құра отырып, қолайлы және тұрақты қалалық ұтқырлықты қамтамасыз ету шешімінің бөлігі болып табылады. Демек, қоғамдық көлікті жақсарту бойынша барлық күш-жігер әрқашан қала құрылысы мәселелерімен байланысты болады. Қолданыстағы саясатты талдаудан алынған ұсыныстар тек көлікті жоспарлау саласындағы мамандардың жауапкершілігін белгілеу сұрақтары ғана емес, сонымен қатар көбінесе жергілікті билік шешуі қажет өзара байланысты мәселелер болып табылады.

Нәтижелерді талдау.

Көлік тарифтерінің жүйесі. Қазақстанда тарифті анықтау тәртібі №476-II Заңымен реттеледі [1]. Осы заңның 19-бабына сәйкес тұрақты жолаушылар тасымалы мен багаждың тарифтерін әкімдік белгілейді. Жалпы, тариф қаладағы барлық маршруттар үшін бір реттік жүрудің бағасы ретінде қарастырылады.

2017 жылғы 5 мамырда Қазақстан Үкіметі Астана және Алматы қалалары үшін сараланған тарифті есептеу тәсілінің өзгеруін көрсете отырып, заңға түзетулер енгізді. Заңның алдыңғы қайта қаралған нұсқасында тарифтерді сараланған есептеу үшін тек екі негізгі көрсеткіш анықталды: қашықтық немесе аялдамалар саны. Бұл әдіс тиімсіз болғандықтан үкімет тарифті сараланған есептеу үшін қол жетімді көрсеткіштердің санын көбейту туралы шешім қабылдады. 2017 жылғы 5 мамырдан бастап Заңмен келесі негізгі көрсеткіштер белгіленді:

- Маршрут түрі;
- Жол жүру билетінің түрі;
- Төлем түрі;
- Маршрут қашықтығы немесе аялдамалар саны.

Қалалық билік органы белгілеген кез келген тариф мәслихаттың келісуіне жатады.

«Автомобиль көлігі туралы» заңда жол жүру құжаттарының (билеттердің) қағаз және электрондық нысандары көзделген. Қазіргі уақытта жол жүру құжаттарының электрондық нысаны (көлік карталары) Нұр-Сұлтан қаласында «ASTRA» және Алматы қаласында «ОҢАЙ» көлік карталарында қолданылады. Төлем рәсімі «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 340 бұйрығымен бекітілген [2].

Қазақстанның нормативтік құқықтық актілеріне сәйкес «билет» ұғымы жолаушыларды тасымалдауға арналған келісімнің стандартты нысанын растайтын басылған немесе электрондық құжатты білдіреді.

Қоғамдық көлікте қолма-қол төлеу жағдайында жолаушы бір бағытқа бір маршрут үшін ғана жарамды бір сапарға билет алады. Бір реттік билетте аялдамалардың саны мен жолаушының жүруге құқылы қашықтығы көрсетілмеген. Егер белгілі бір жағдайларда көлік құралы бұл маршрутты аяқтай алмаса, жалғыз билеті бар жолаушылар сапарды аяқтап, белгіленген жерге жету үшін оларды басқа көлік құралына қолдана алады.

Көп реттік билеттерге келетін болсақ билеттердің мұндай түрлері тек қалалық қоғамдық көлік үшін ғана қолжетімді. Бірнеше сапарға билеттер алдын-ала сатып алынуы керек. Сондай-ақ, оны әкімдік анықтаған арнайы сату пункттерінде немесе қоғамдық көлік қызметкерлерінің қолында болған жағдайда қоғамдық көлік салонына кіре берісте сатып алуға болады.

Құқықтық деректер базасындағы қолжетімді ақпаратқа сәйкес, қазіргі уақытта Қазақстан қалаларындағы тарифтер мынадай:

1-кесте. Қазақстан қалаларында бір реттік жол жүру үшін қолданыстағы тарифтер тізімі

Қалалар	Жол ақысы
Нұр-Сұлтан қ.	90 теңге
Алматы қ.	80 теңге
Қызылорда қ.	70 теңге
Шымкент қ.	70 теңге
Тараз қ.	55 теңге
Петропавловск қ.	80 теңге
Өскемен қ.	90 теңге
Ақтөбе қ.	55 теңге
Ақтау қ.	50 теңге
Атырау қ.	50 теңге
Жаңаөзен қ.	40 теңге
Жезқазған қ.	60 теңге
Талдықорған қ.	60 теңге
Көкшетау қ.	60 теңге
Қарағанды қ.	80 теңге

Бір реттік жол жүру тарифін (белгіленген баға, яғни концессиясыз) қоғамдық көлік тасымалдаушыларының немесе билік органдарының (ресми онлайн порталдарда немесе баспасөз релизінде) деректеріне сәйкес салыстыру кезінде жолаушылар үшін қоғамдық көліктің жол жүру құны мен жан басына шаққандағы қалалық ЖІӨ арасында (қолжетімді деректер) корреляция бар екені анықталды.

Қоғамдық көлік қызметтерін ұсыну саласындағы тендер және келісім-шарт мәселесі

Қоғамдық көлік қызметтерін ұсынуға арналған тендерлер жеке тасымалдаушы мен уәкілетті мемлекеттік орган арасындағы қатынастарды белгілейтін қызмет көрсетуге арналған шарттар мен концессиялар нысанында іріктеудің формальды да, сапалық та өлшемдерін айқындауды қамтиды.

Негізгі критерийлердің бірі ретінде тендер өткізу кезінде алынған ұсыныстардың бағасын кейіннен қоғамдық көлік қызметтерін ұсынуға шарт беру үшін қарау ұсынылады. Алайда, осы тәсілді енгізу Көлік қызметтерінің белгілі бір өңірлік және қалалық нарығында жұмыс істейтін әлеуетті тендерлік қатысушылардың жеткілікті санының болуын талап етеді.

Шарттар мен концессияларды қолдану мемлекет пен көлік компаниялары үшін қоғамдық көлік қызметтері сапасының жоғары деңгейін ұйымдастыруда басты шешім болып табылады, сонымен бір мезгілде тасымалдаушыларға қызметтер нарығында (жеке немесе мемлекеттік компаниялар) жұмыс істеуге мүмкіндік береді. Шарттар мен концессиялардың көмегімен тараптар қаржылық тәуекелдерді де бөле алады.

Қызмет көрсетуге арналған шарттар тұрғысынан қоғамдық тасымалдарды ұйымдастырудағы осы тәсілдің негізгі аспектілері келесідей болып табылады:

- екі тараптың міндеттері мен жауапкершілігін/ құқықтары мен міндеттерін анықтау (қозғалыс кестесі, тарифтер, сапа көрсеткіштері және т. б.);
- белгіленген төлем сомасымен қоғамдық көлік қызметтерін анықтау.
- көрсетілетін қызметтер сапасының тиісті деңгейі үшін айыппұлдар мен сыйақыларды анықтау;
- көлік тасымалдаушысына өтемақы төлеуді анықтау;

- активтердің меншігін анықтау және оларды пайдалану (жылжымалы құрам және инфрақұрылым);

- мониторинг жүргізу;

- қоғамдық көлік жұмысының ашықтық деңгейін арттыру.

Қазақстанда шешім қабылдайтын тұлғалар жоғарыда көрсетілген процесті сақтау үшін құрылымдалған шарттық жүйені бекітуі тиіс. Тендерлік іріктеу өлшемдеріне қатысты Қазақстандағы қалалық мемлекеттік басқаруға әлеуетті өтінімдердің құнын және қызмет сапасының деңгейін бағалауды ұйымдастыру және жүргізу жауапкершілігін алу ұсынылды.

Қоғамдық көлік қызметтері саласындағы тендерлерді өткізу рәсімдері ұлттық деңгейдегі нормативтік-құқықтық актілермен реттеледі және оларды іске асыруда әкімдіктен (жергілікті атқарушы билік) белгілі бір күш-жігерді талап етеді.

№476-II «Автомобиль көлігі туралы» Заңына [1] сәйкес, жолаушылар мен багажға тұрақты қоғамдық қызметтерді тендерді ұтып алу арқылы анықталатын қоғамдық көлік тасымалдаушылары көрсетуі керек. Тендер сәтті аяқталғаннан кейін жеңімпаз қала басшылығымен келісімшартқа қол қойып, осылайша көлік қызметтерін көрсету және жолаушыларды тасымалдау құқығын алуы керек.

Тендерлік рәсімдер Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығымен бекітілген [3]. Жолаушылар мен багажды автомобиль көлігімен тасымалдау қағидаларында (бұдан әрі-тасымалдау қағидалары) белгіленген. Рәсімдерді ұйымдастыру және тендер өткізу тәртібі осы Қағидалардың 165-183-бабында айқындалған. Баптар процестің егжей-тегжейлі сипаттамасын, ұйымдастырушылар мен қатысушылар ескеруі керек мерзімдер мен әрекеттер туралы ақпаратты ұсынады. Содай-ақ, ұсынылған ақпарат жалпыға қолжетімді болуы тиіс.

Әкімдік тендерлік процесте негізгі рөл атқарады және тендердің бастамашысы және ұйымдастырушысы болады. Ұсыныстарды бағалау және шарт беру де әкімнің жауапкершілігінде.

Тендерлік рәсімдерді өткізудің және келісім-шартты ұсыну шешімінің жалпы мерзімі күнтізбелік 105 күнге дейін. Кез келген нақты жағдайға нақты кедергі келтіру тендер процесінің қалай жүретініне байланысты, атап айтқанда:

- егер барлық талаптар орындалса және әкімдік 2 және одан да көп қолайлы өтінім алса, тендер өткізу 55 күнге дейін созылады;

- егер әкімдік тек 1 өтінім алған болса, мұндай жағдайда тендер нәтижесіз деп қаралады және осыған байланысты ұсыныстар беруге екінші сұрау салу жүргізіледі. Егер тендердің екінші кезеңі сәтті болса, рәсім 105 күнге дейін созылады.

Қазіргі уақытта тендерлерді өткізу процесінің әлсіз жағы қатысушылардың ұсынылған бағасы көлік тасымалдаушысын таңдау критерийі болып табылмайтындығы немесе ұсынысты тиісті бағалау кезінде екінші ретті рөл атқаратындығы болып табылады. Көбінесе «әлсіз» критерийлер шешуші рөл атқарады. Осыған байланысты шартты беру әрдайым ашық бола бермейді. Сонымен қатар, мониторинг жүргізу және қамтамасыз ету шарт бойынша міндеттемелердің орындалуы өте әлсіз болып табылады немесе іс жүзінде мүлдем болмауы мүмкін.

Соңғы 10 жыл ішінде көлік тасымалдаушысы өзінің жеке тендерлік ұсынысына сүйене отырып, шартта баяндалған талаптарды сақтамауына немесе тиісті келісілген көлік қызметтерін орындамауына байланысты шарттың бұзылған бірде-бір жағдайы белгісіз.

Жеңімпаз анықталған кезде әкімдік тендерді өткізудің сәтті нәтижесі туралы ресми хаттама жасалған күннен бастап күнтізбелік 10 күн ішінде қызмет көрсетуге шарт (қызмет көрсету шарты - БҚК) жасасуы тиіс.

Қазақстанда қоғамдық көлікті ұйымдастыру рәсімдері айтарлықтай көлемді және көп еңбекті қажет етеді. Тендерлік рәсімдер мен бағалау критерийлерінің қолданыстағы сипаттамасы өте кең және жеткілікті деңгейге ие. Бұл әкімдікке тендер өткізу кезінде әділ және ашық шешімдер қабылдауға мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, Қазақстан үкіметі жергілікті атқарушы билік органдарының (әкімдікке) іс-қимыл еркіндігін шектей отырып, ұлттық деңгейде қоғамдық көлік қызметтерін көрсетуге арналған өте қарапайым үлгілік шартты әзірледі. Шартқа талдау жүргізу нәтижелері оның қажет болған жағдайда жергілікті билік органдарына өзгерістер енгізуге мүмкіндік бермейтінін көрсетеді. Шарт жеке тасымалдаушылармен жұмыс кезінде әкімдік тап болатын нақты қажеттіліктер мен проблемаларды ескере отырып қайта қаралуы тиіс. Келісімшарттарды бақылау және орындау деңгейі өте әлсіз. Соңғы 10 жыл ішінде келісімшартты тасымалдаушының дефолтқа немесе сапасыз қызмет көрсетуге байланысты тоқтата тұрған бірде-бір мысалы болған жоқ.

Осылайша, аймақтық және жергілікті өзін-өзі басқару органдарына жергілікті жағдайларға байланысты қажетті өзгертулер енгізуге мүмкіндік беру керек.

Тендерлерді өткізумен және қоғамдық көлікті қаржыландырумен байланысты негізгі аспект қоғамдық көлік саласындағы шарт болып табылады. «Қызметтер көрсетуге арналған шарт» қолданыстағы ұлттық заңнамаға байланысты қоғамдық қызметтер көрсету міндеттемесі болып табылатын, тиісті билік органы мен тасымалдаушы арасындағы осы тасымалдаушыға қоғамдық көлік қызметтерін басқару және оларға қызмет көрсету құқықтарын тапсыруға арналған шартты растайтын бір немесе одан да көп заңнамалық және міндеттеуші актілердің болуын білдіреді.

Қазақстандағы үлгілік шарт талданып, одан кейін мынадай *кемшіліктер* анықталды:

- шарт талаптары тым қарапайым болып саналады;
- көрсетілген рөлдер мен тараптардың жауапкершілігі тым жалпы болып саналады;
- автопарккі жаңғыртуды жүргізу шарттары жеткілікті түрде толық нақтыланбаған және көлік құралының шығарылған күніне қатысты есептеудің түрлі тетіктерін ұсынбайды;
- үлгілік шарттың ұлттық деңгейде дайындалғандығы қалалық әкімдікке өзгерістер енгізу мүмкіндігін шектейді, бұл шартты жергілікті жағдайларға бейімдеудің мүмкін еместігіне алып келеді.

Маршруттың рентабельділігі мен субсидиялауға қатысты әкімдік пен мәслихат арасында берілген өкілеттіктер мен міндеттердің қайшылығы: келісімнің мәні болып табылатын маршруттарды субсидиялау ол қол қойылған күннен бастап келісімде көрсетілуі керек. Егер маршрут тек әзірленген болса, әкімдік бұл маршруттың тасымалдаушы үшін тиімсіз болатын-болмайтынын бағалай алмайды. Субсидиялаудың мәні болып табылатын рентабельді емес маршрут туралы шешімді Мәслихат бекітуі керек. Егер тарифті өзгерту керек болса, әкімдік келісімшартты өзгертіп, жаңа белгіленген тарифті көрсетуі керек. Келісім қалалық деңгейде өзгертулер енгізуге құқығы жоқ ұлттық деңгейде дайындалғандықтан, келісімді жергілікті жағдайларға бейімдеу мүмкін емес немесе қиынға соғады.

Қоғамдық көлік саласында келісімшарттар әдетте келесі функцияларды орындайды:

- көлік қызметтерінің құнын анықтау;
- қоғамдық көлік қызметтерінің өлшемдерін анықтау (кесте, тарифтер, сапа және т.б.);
- келісімшарт бойынша барлық мүдделі тараптар мен серіктестердің жауапкершіліктерін анықтау;
- қоғамдық көлікті тиімді басқаруды қамтамасыз ету;
- орта және ұзақ мерзімді қозғалыс кестесін ұсыну және қолданыстағы және болашақтағы қоғамдық көлік қызметтерінің көрінісі;
- сенімді қоғамдық көлік қызметін құру;
- өзгермелі жағдайларға бейімделу мүмкіндігін ұсыну (қызмет деңгейін қайта қарау).

Ең жақсы тәжірибені зерттеуден нақты және жан-жақты көзқарасты анықтауға болады. Еуропаның дамыған елдерінде, мысалы, қоғамдық көлік қызметтерін ұсынуға арналған тендерлерде Қызмет көрсету шартында жазылған белгілі бір формальды және сапалы критерийлер бар, ол да уәкілетті орган мен жеке тасымалдаушы арасында құқықтық қатынастар орнатады. Қызмет көрсету шарты ЕҚ 1370/2007 қаулысына сәйкес өткізілген

тендерлік конкурстық рәсімге сүйене отырып, көлік шарты ұсынылғанына немесе ұсынылмағанына қарамастан, көлік қызметтері нарығын тиімді және ұтымды ұйымдастырудың негізі болып табылады [4]. Еуропалық ережелер уәкілетті орган тасымалдаушыға ақшалай құны белгілі бір шектен асатын және тоғыспалы мүддесі бар тендерлер үшін ең төменгі келісілген ережелерді белгілеу жолымен қоғамдық көлік қызметтерін көрсетуге арналған талаптарды орындауға құқық және/ немесе өтемақы беруді шешкен кезде Қызмет көрсету шартының болуын талап етеді. Заң ең жоғары құн шартын ұсыну үшін тендерлік рәсімдерді өткізу әділ, ашық және кемсітпейтін болуға міндетті екендігіне кепілдік береді. Алайда, төмен құнды тендерлер үшін Ұлттық ережелер қолданылады, олар ЕО заңына да сәйкес келуі керек. Бұл қоғамдық көліктің шарттық жүйесін құру үшін басымдықтарды қарастыруды қамтиды.

Қазақстандағы қоғамдық көлік секторын дамыту саласының алдыңғы кезеңдерінде жүргізілген жобаларға талдау нәтижелері бойынша классикалық SWOT-талдау жүргізілді (2-кесте). Көліктердің тұрақты жұмыс істеуі үшін саясатты әзірлеу мен жүзеге асыруға қатысты оның күшті, әлсіз жақтары, мүмкіндіктері мен қауіптері сараланды.

2-кесте. Қазақстандағы қоғамдық көлік секторын дамыту саласының жобаларын SWOT-талдау.

<i>Ішкі күшті жақтары:</i>	<i>Ішкі әлсіз тұстары:</i>	<i>Сыртқы мүмкіндіктер:</i>	<i>Сыртқы қауіптер:</i>
- «Қазақстан-2050» Стратегиясында белгіленген әкімшілік реформалар; - қоғамдық көлікке арналған мемлекеттік ережелерде көрсетілген жоғары деңгей	- саясатқа және саяси деңгейде шешім қабылдауға қатысты орталықтандырудың жоғары дәрежесі; - мемлекеттік органдар мен атқарушы органдардың күшті бақылауы; - тендерлерді өткізу стандарттарының болмауы немесе олардың халықаралық стандарттарға сәйкес келмеуі; - соңғы онжылдықтарда қалалық автобус секторында жекешелендіру процестері болды, олар кейіннен жеткілікті реттеуден айырылды; - жергілікті билік органдарының	- Дүниежүзілік банктің несиелік қызметіне саяси талқылау және талдамалық-кеңес беру қызметі кіреді; - Нормативтік-құқықтық базаны жетілдіруге бұрын сыртқы қаржы институттары арқылы қол жеткізілді (мысалы, 2011 жылы Алматыда автобус саласын реформалау Чехия TSO қорының көмегімен жүзеге асырылды); - Қазақстанда МЖС дамытуға бағытталған 2006 жылы қабылданған (2008 жылдан бастап	- егер күш-жігер жақсы үйлестірілмеген болса халықаралық институттардың инфрақұрылымды/жылжым алы құрамды қаржыландыруы (жоспарлау, қызмет көрсету) қалалық көлік жүйелерін жақсартуға әкелмейді; - Концессиялар туралы Заң толық емес, бар оқшылықтар жеке сектордың МЖӘ жобаларына инвестиция салуына жол бермейді; - белгілі бір аймақта жеңілдіктердің болмауы; - ұлттық және жергілікті деңгейдегі арнайы мемлекеттік органдардың болмауы; - Көлік қауымдастықтарының өсуі өте баяу

	<p>жергілікті жағдайларға сәйкес келетін арнайы талаптарды қолдануға құқығы жоқ. Мысалы, тарифтерді есептеу әдістемесі Қазақстанның барлық аумағы үшін біріздендірілген; - Қазақстандағы ұлттық заңнама Қазақстан аумағындағы барлық қалаларға таралады. Арнайы заңнамалық актілер тек екі қалаға - Астана мен Алматыға ғана қолданыла алады. Басқа қалалар ұлттық заңнамаға сәйкес келуі керек; - қала билігі ережелерді өзгертуге немесе арнайы процедураларды енгізуге құқылы емес. Олардың бұл үдерістегі рөлі - Республика Үкіметінің қаулыларында жазылған егжей-тегжейлі нормативтерді ұстану</p>	<p>толықтырулар мен өзгертулермен) қолданыстағы Концессия туралы Заң бар; - халықаралық ұйымдардың гранттары</p>	
--	--	--	--

Қорытынды. Қазақстандық қалалардағы қолданыстағы тарифтік құрылымды талдай отырып, бір реттік билеттердің құны қашықтық немесе сапар уақыты туралы ақпаратты қамтымайды деп айта аламыз. Ал қалалар бойынша бағалар біршама ерекшеленеді. Қазақстандық және еуропалық қалалар арасындағы жағдайды салыстырған кезде, Германия, Австрия, Ұлыбритания, Испания және Португалия сияқты еңбек қорғау жүйесі дамыған және тиісті ұйымдық құрылымы бар қалаларда бірыңғай тарифтік саясат халықтың әл-ауқат деңгейімен сәйкес келді. Болжамдарды ескере отырып, Қазақстанда жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің ұсынылған деңгейі өсе береді және осыған байланысты жол жүру құнын және билеттің түрін талдаған орынды. Жоғарыда келтірілген график деректері Қазақстандағы қалалар үшін

бірыңғай тарифті жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің өсу қарқынымен салыстыру әдісін қолдана отырып көтеруге болатындығын растайды. Бұл талқылау бірыңғай баға саясатын болдырмау мақсатында ашық келіссөздер түрінде өткізіліп, келесілерді қамтуы керек:

- билет/тариф құрылымының кеңістіктік және уақыттық классификациясын жасау;
- халықтың жекелеген әлеуметтік топтары үшін жеңілдіктер мен қолайлы заңды өлшемдерді анықтау;
- Қоғамдық көлікпен тасымалдаушылар үшін билеттерді сатудан түскен кірісті бөлу процедураларын құру;
- Тариф құрылымын сәйкестендіру үшін өзгерістер енгізуге мүмкіндік беретін тарифтерді қарау рәсімдерін белгілеу.

Қызмет көрсету шартын талдау, жолаушылардың шағымдарын (жолаушылардың шағымдарын қоса алғанда) ескеру мүмкіндігі тасымалдаушылардың есебіне енгізілуі тиіс маңызды компонент болып табылатынын көрсетеді. Бұл Қазақстан үшін қызметтер көрсетуге арналған шарттың ең маңызды ерекшелігі, өйткені ол тасымалдаушыларды жауапты болуға міндеттейді, бұл көрсетілетін қызметтердің сапасына елеулі әсер етеді. Сондай-ақ, уәкілетті орган осындай зерттеулерді және жолаушылардың кері байланысына байланысты басқа да нысандарды (мысалы, жасырын сауалнама) жүргізуге сұрау сала алады. Егер шартта мұндай көзделмесе, уәкілетті орган міндеттемелердің орындалуын тексеру мақсатында өз бетінше зерттеулер жүргізе алады. Мұндай тәсіл Қазақстан үшін жаңа бағыт және қазіргі уақытқа дейін негізінен техникалық стандарттарды ұстана отырып жұмыс істейтін тасымалдаушылардан елеулі өзгерістерді талап етеді.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1 «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі № 476-II Заңы (2021.02.01. берілген өзгерістер мен толықтырулармен) // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=51041485#activate_doc=2

2 «Тұрақты маршруттар бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөнінде қызмет көрсетуге тарифтер есептеу әдістемесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация Министрінің 2011 жылғы 13 қазандағы № 614 бұйрығына өзгеріс енгізу туралы// <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011389>

3 «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы//<http://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011550>

4 Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 // <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>

References:

1 «Avtomobil' koligi turaly» Qazaqstan Respublikasynyn 2003 zhylgy 4 shildedegi № 476-II Zany (2021.02.01. berilgen ozgerister men tolyqtyrularmen) // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=51041485#activate_doc=2

2 «Turaqty marshrutlar bojnsha zholaushylar men bagazhdy tasymaldau zhoninde qyzmet korsetuge tarifter esep-teu adistemegin bekitu turaly» Qazaqstan Respublikasy Kolik zhane kommunikaciya Ministrinin 2011 zhylgy 13 qazandagy № 614 bujrygyna ozgeris engizu turaly// <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011389>

3 «Avtomobil' koligimen zholaushylar men bagazhdy tasymaldau qazidalaryn bekitu turaly» Qazaqstan Respublikasy Investiciyalar zhane damu ministrinin m.a. 2015 zhylgy 26 nauryzdaygy №349 bujrygy//<http://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011550>

4 Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70 // <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>