**Постановление**

 **постоянной комиссии**

 **от 23 августа 2023 года**

**Субсидирование и эффективность**

**работы общественного транспорта**

**и такси в городе Астане**

Заслушав и обсудив информацию государственных органов о субсидировании и эффективности работы общественного транспорта и такси, постоянная комиссия маслихата города Астаны по вопросам бюджета, экономики, промышленности и предпринимательства отмечает следующее.

В целях эффективности работы общественного транспорта столицы, уполномоченным исполнительным органом, в период с 2022 года по настоящее время, проведены работы по запуску новых маршрутов, оптимизации схем маршрутов городского общественного транспорта, увеличению количества графиков движения на маршрутах, решению вопросов по транспортной доступности проблемных и новых участков, и другое.

Выплаты субсидий из местного бюджета по социально значимым субсидируемым сообщениям производится местным исполнительным органом ежемесячно в соответствии с договором. В рамках заключенных договоров автобусными парками предоставляются акты выполненных работ, на основании которых ГУ «Управление транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Астаны» (далее – Управление транспорта) производит перечисление субсидий.

В систему пассажирского транспорта города Астаны входят 6 автобусных парков. К одним из крупных автобусных парков относится Автобусный парк № 1.

В столице зарегистрировано 31 официальных таксопарков, с общим количеством подвижного состава 1164 ед.

В 2023 году были предусмотрены расходы денежных средств из местного бюджета на реализацию услуги Инватакси. Общее количество машин на оказание данной услуги предусмотрено в количестве 113 ед. (охват 1 153 чел.). С 10 июля т.г. запущен пилотный проект через серверы Яндекс и Go.

Вместе с тем, депутаты городского маслихата отметили, что в ходе осуществления деятельности по субсидированию и организации работы в сфере городского общественного транспорта и такси, исполнительными органами допускаются нарушения и недоработки, что в целом отражается на эффективности работы в указанных направлениях.

Согласно ранее рассмотренным городским маслихатом итогов исполнения бюджета города Астаны за 2022 год и проведенному Ревизионной комиссией по городу Астана государственному аудиту эффективности бюджетных средств, выделенных в рамках субсидирования убытков перевозчиков, следует что Управлением транспорта, в том числе на системной основе допускаются нарушения законодательства Республики Казахстан при планировании бюджетных средств, на недостаточном уровне разрабатываются программные документы, что отрицательно влияет на исполнение бюджетных программ. Не соблюдаются требования договоров о субсидировании в части несвоевременного и не полного перечисления сумм субсидий, что приводит к образованию кредиторской задолженности перед автобусными парками, и в свою очередь негативно влияет на финансово-хозяйственную деятельность перевозчиков.

Значительная задолженность образовалась у перевозчиков по договорам финансового лизинга в связи с недостаточностью собственных финансовых средств, что в дальнейшем влияет на отвлечение бюджетных средств на покрытие займов, выданными финансовыми институтами.

Отмечается технический недостаток в части систематических сбоев в системе безналичной оплаты проезда по средствам мобильных приложений, что отрицательно влияет на доходность автобусных парков и в итоге на необходимость повышения тарифов.

Наблюдается неблагоприятная обстановка, связанная с дефицитом квалифицированного водительского состава, в связи с чем автобусные парки не в состоянии полноценно вывести на график подвижной состав и обеспечить доступным транспортом пассажиров столицы.

Слабая работа ведется по восстановлению работоспособности автобусов, вышедших из строя в связи с неисправностью, не обеспечивается плановое количество подвижного состава на автобусных маршрутах столицы, что влияет на интервал графиков, загруженность пассажиропотока.

В ходе заседания депутатами городского маслихата был поднят вопрос касательно необходимости в 2024 году запуска дополнительно на маршруты еще около 100 новых автобусов, при этом отметив, что в целях реализации программы экологизации общественного транспорта, перспективным является закуп автобусов, работающих на электричестве и/или газе и приведен пример города Алматы, в котором понемногу списываются, выводятся с рейсов дизельные автобусы и закупаются, за счет средств местного бюджета, около 600 автобусов, работающих на газе и/или электричестве.

В текущем году были установлены всего 28 теплых остановок, вместо 140. Всего по городу установлены 17% теплых остановок от общего количества остановок. Депутатами городского маслихата было заявлено об острой необходимости установления новых маршрутов, теплых остановок в жилых массивах, в частности, в ж.м. Тельмана, Лесозавод, Агрогородок и др.

Также были подняты вопросы относительно создания условий для водителей автобусов, в том числе на конечных остановках для принятия пищи и гигиенических процедур, увеличения их заработной платы, строительства для них общежития с выделением земельного участка.

 В рамках государственно-частного партнерства на протяжении 5 лет реализовывался проект «Сервисный контракт государственно-частного партнерства по транспортному обслуживанию акимата города Астана», срок действия данного проекта истекает в текущем месяце. При этом, в ходе реализации проекта имелись ряд проблемных вопросов: задержка подачи автомашин в часы пик и неблагоприятных погодных условиях; неудовлетворительное состояние салона автомобилей; низкий уровень сервиса; устаревший автопарк машин; отсутствие терминалов для электронной оплаты. Планируется дальнейшая реализация указанного проекта.

На основании вышеизложенного постоянная комиссия маслихата города Астаны по вопросам бюджета, экономики, промышленности и предпринимательства **ПОСТАНОВИЛА:**

1. Информацию исполнительных органов «Субсидирование и эффективность работы общественного транспорта и такси в городе Астане» принять к сведению.

2. Рекомендовать ГУ «Управлению транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры»:

при разработке бюджетных заявок обеспечить полноту и достоверность информации к расчетам, содержащихся в бюджетных заявках, повлекшие неэффективное планирование объема бюджетных средств;

усилить контроль за деятельностью автобусных парков;

обеспечить соблюдение требований договоров в части своевременного и полного перечисления сумм субсидий автобусным паркам;

в целях исполнения обязательств по договорам финансового лизинга провести работу с автобусными парками по обеспечению осуществления лизинговых платежей, за счет средств, получаемых от оказания услуг по перевозке пассажиров и субсидий из местного бюджета;

в соответствии с пунктом 11 Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, утвержденных Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики от 25 августа 2015 года № 883, рассмотреть предлагаемые механизмы финансирования и произвести соответствующие расчеты по необходимому объему субсидий на 2024-2026 годы и внести соответствующие предложения;

предусмотреть в соответствующей бюджетной заявке расходы по приобретению 100 новых автобусов (газовых, электрических), с целью их запуска в начале 2024 года;

предоставить информацию о точной потребности общественного транспорта, в том числе электрического и газового, количестве пассажирского потока в день и из них количество безбилетных, в срок до 18 сентября т.г. ;

создать рабочую группу по улучшению работы общественного транспорта, с включением депутатов маслихата, представителя городского Управления по инвестициям и развитию предпринимательства города Астаны, в срок до 18 сентября т.г.;

обеспечить соблюдение работниками законодательства Республики Кахахстан, в том числе в сфере бюджетного планирования, субсидирования, государственных закупок, бугалтерского учета и др.

принять меры и обеспечить контроль по устранению ситуаций, связанных с простоем автобусов на ремонте, безбилетными пассажирами, кадровым дефицитом водителей, созданием для них условий, увеличением их заработной платы, нехваткой терминалов и др.;

довести количество установок теплых остановок до 140 штук, в срок до конца текущего года;

предоставить план, схему установок теплых остановок, с указанием мест, в том числе конечных разворотных площадок, сроков, кол-ва и др., в срок до 18 сентября т.г.;

принять меры по установлению новых маршрутов и теплых остановок в ж.м. Тельмана, Лесозавод, Агрогородок и др.

3. Рекомендовать ГУ «Управление транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры» и ГУ «Управление по инвестициям и развитию предпринимательства города Астаны»:

проработать вопрос и внести предложения по строительству станций для электрической зарядки и наполнением газом соответствующих автобусов;

4. Рекомендовать ГУ «Управление архитектуры, градостроительства и земельных отношений города Астаны» совместно с ГУ «Управление транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры»:

рассмотреть вопрос и внести предложение по изысканию земельного участка под строительство общежития для водителей общественного транспорта.

4. Рекомендовать ГУ «Управление по инвестициям и развитию предпринимательства города Астаны»:

продолжить реализацию нового проекта «Сервисный контракт государственно-частного партнерства по транспортному обслуживанию акимата города Астаны» (далее – Проект ГЧП) с учетом устранения вышеуказанных замечаний (задержка подачи автомашин в часы пик и неблагоприятных погодных условиях; неудовлетворительное состояние салона автомобилей; низкий уровень сервиса; устаревший автопарк машин; отсутствие терминалов для электронной оплаты);

создать рабочую группу по внедрению нового Проекта ГЧП, с включением депутатов Маслихата, в срок до 18 сентября т.г.;

рассмотреть возможность по использованию 30 станций для электрической зарядки автобусов.

 5. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на постоянную комиссию маслихата города Астаны по вопросам бюджета, экономики, промышленности и предпринимательства.

**Председатель постоянной**

**комиссии маслихата города Астаны**

**по вопросам бюджета, экономики**

**промышленности и предпринимательства К. Адамбеков**