**Депутатский запрос Ерубаева С.С.**

**Заместителю Премьер-министра Республики Казахстан Скляру Р.В.**

В Демократическую партию «Ак жол» обращаются предприятия сферы пассажирских автобусных перевозок из разных регионов. Ситуация в данной отрасли вызывает тревогу предпринимателей и имеет серьёзное социальное значение.

Общественный транспорт во всём мире является планово-убыточной сферой, так как общественный тариф и льготы различным категориям (пенсионеры, инвалиды, школьники) всегда ниже действительных затрат перевозчиков. Частные перевозчики привлекаются в неё государством под гарантии покрытия неизбежных убытков.

В Казахстане обязанность субсидировать из бюджетных средств убытки перевозчиков при обслуживании социальных (т.е. регулярных городских, пригородных и сельских) маршрутов лежит на местных исполнительных органах (законыот 21 сентября 1994 года «О транспорте в Республике Казахстан» и от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте», а также нормы ряда подзаконных нормативных правовых актов).

Однако требования законодательства на протяжении всех лет независимости повсеместно, за единичными исключениями, игнорировались. Это привело к тому, что во многих районах и городах страны субсидирование перевозок никогда не осуществлялось, что привело регулярные автобусные перевозки в катастрофическое состояние.

Сегодня по факту все частные автопарки находятся на грани банкротства. Их собственных ресурсов недостаточно для качественной работы. Снижается уровень обслуживания пассажиров, безопасности перевозок, трудовая дисциплина.

Опытные сотрудники массово увольняются в поисках более достойной зарплаты. Оставшиеся водители постоянно перерабатывают, из-за растут риски ДТП.

Понимая это, в 2018 года Правительством принята «Комплексная программа по развитию автобусных перевозок», которая содержала меры по субсидированию перевозок в полном объеме, обновлению автобусного парка, внедрению системы электронного билетирования, борьбе с нелегальными перевозчиками.

Однако программа оказалась фактически провалена. Частичное субсидирование социально значимых маршрутов началось только в 2019 году. Но даже и в 2020 году в некоторых областях при утверждении бюджетов на 2021-2023 годы расходы на субсидирование так и не предусмотрены.

Ни в 2018, ни в 2019, ни в 2020 году местные исполнительные органы городов, Актобе, Костанай, Павлодар, Петропавловск, Оскемен не признали регулярные маршруты социально значимыми, не определили объемы субсидий. В Актау это осуществлено 11 декабря 2020 года. В Семее маршруты признаны социально значимыми еще в 2019 году, но объемы субсидий не определены до сих пор.

В ряде регионов госорганы целенаправленно вытесняют частные автопарки и создают квазигосударственные предприятия, такие как «Шымкент Бас», «Акжайык автопарк».

Но даже в таких случаях, вмешиваясь в хозяйственную деятельность и не исполняя собственных обязательств по выплате субсидий, такие автопарки доводятся до остановки и банкротства, даже когда субсидии уже предусмотрены в бюджете, как происходит в настоящее время с ТОО «Семей Бас».

 Показательно, что при этом акиматы обвиняют в провалах автопарки, стыдливо умалчивая о собственных обязательствах по выплате субсидий, которые возложены на них и законами, и госпрограммой, и договорами.

 Практика показывает, что без рения вопроса субсидий с имеющимися проблемами не справятся ни коммунальные парки, ни совместные предприятия, ни, тем более, частные перевозчики. Именно поэтому в различных регионах периодически вспыхивают скандалы с остановкой работы разорившихся автопарков.

Как яркий и, к сожалению, единичный пример обратного, правового подхода можно привести Карагандинскую область и город Караганды, где уже не один год субсидии выплачиваются в соответствии с законодательством.

В целом же коренные проблемы общественного транспорта остаются нерешенными. На заседании правительства 24 января 2020 года Президент Казахстана раскритиковал бездействие госорганов и дал поручение «в течение двух месяцев навести порядок в сфере городских пассажирских перевозок и системно решить проблемы их субсидирования».

25 ноября 2020 года Правительством издано распоряжение «Об утверждении комплекса мер по развитию городских пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Республике Казахстан» на 2020-2022 годы.

Этот документ фактически дублирует неисполненную регионами предыдущую «Комплексную программу» на 2018-2020 годы, за срыв которой никто не понес никакой ответственности.

Просто те же самые меры перенесены на два года позже.

Такой подход не соответствует катастрофическому положению общественного транспорта.

В этой связи фракция «Ак жол» убедительно просит принять самые срочные меры по оздоровлению ситуации, прежде всего – по выплате положенных субсидий действующим автопаркам.

Депутаты фракции «Ак жол»