



SOROS.KZ



OPEN BUDGET FELLOWSHIP 2018

ЗЕРТТЕУ

Мұнайлы ауданындағы қоғамдық көлік қатынастарын ұйымдастыру мәселелері.

Ж. АХМЕТОВА

Бұл мақала Сорос-Қазақстан Қорының қолдауымен
"Zertteu Research Institute" ҚҚ жүзеге асырған Open
Budget Fellowship жобасының аясында жарияланды.
Жарияланым мазмұны авторлардың жеке көзқарасын
білдіреді, сәйкесінше Сорос-Қазақстан қорының көзқара-
сымен сәйкес келмеуі мүмкін.

МАЗМҰНЫ

Кіріспе	3
Қоғамдық көліктің жалпы қызмет көрсету сапасының төмендігі	4
Қоғамдық көлік ұйымдастыру жұмыстарының ашық болмауы, қоғамдық бақылаудың жоқтығы	7
Мұнайлы ауданындағы қоғамдық көлік қатынастар ұйымдастыру мәселелерін шешу бойынша ұсыныстар	9

КІРІСПЕ

Мұнайлы ауданы Маңғыстау облысының орталығы - Ақтау қаласынан 15 шақырым қашықтықта орналасқан. Облыс орталығымен қатынас тас жолдар арқылы жүзеге асырылады. Мұнайлы ауданы мен Ақтау қаласы аралығындағы қоғамдық көлік қызметінің сапасы мен саны халық қажеттігіне сай емес. Оның басты себебі облыстық деңгейдегі құзырлы орган тарапынан бақылаудың жүргізілмеуі және тасымалдаушылардың сапалы қызмет көрсетпей отырғандығы.

Зерттеу жұмысының мақсаты – Мұнайлы ауданындағы қоғамдық көлік қатынастарын ұйымдастыру саласында бар проблемаларды анықтау, себептерін талдау, мәселені шешу бойынша ұсыныстар дайындау.

Зерттеу адресаты – Маңғыстау облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» мемлекеттік мекемесі, облыс әкімдігі, Мұнайлы ауданының әкімдігі.

Проблеманың өзектілігі: Мұнайлы ауданында шоғырланған халықтың көпшілігін, яғни 80 пайызы алыс-жақын шет елдерден көшіп келген қандастарымыз, оралмандар құрайды. Ал олардың көбісі көп балалы, жағдайы төмен отбасылар. Мұнайлы ауданының халық санының 90% Ақтау қаласында жұмыс жасағандықтан, жұмысқа бару және үйіне қайту үшін ауданмен Ақтау қаласы аралығындағы қоғамдық көлікті пайдаланады, себебі барлығында жеке көлігі жоқ. Сондықтан қоғамдық көлік қатынастарының сапалы ұйымдастырылуы өте маңызды. Ол үшін тасымалдаушылар, жергілікті қоғамдық көлікті ұйымдастырушы облыстық басқарма тиісті деңгейде қызмет жасау қажет. Қоғамдық көлікті ұйымдастыру жұмысында проблемалар көп, ең бастысы құзырлы орган тарапынан бақылаудың жүргізілмеуі және тасымалдаушылардың сапалы қызмет көрсетпеуі.

Зерттеу сұрақтары:

- қоғамдық көлік қызметі саласында сапасы қандай?
- қоғамдық көлікті ұйымдастыру процесінің қалай өтеді?

Проблеманың себептері:

- қоғамдық көліктің жалпы қызмет көрсету сапасы төмен;
- қоғамдық көліктің қызмет көрсету сапасының қадағаланбауы;
- қоғамдық көлікті ұйымдастыру процесінің ашық болмауы.

Зерттеу нәтижелері:

Мұнайлы ауданында 2 кәсіпкер 6 маршрут бойынша қоғамдық көлік қызметін көрсетіп отыр. Қоғамдық көліктің қазіргі жағдайы жақсы және тұрғындарды қанағаттандырады деп айтуға қиын. Оған бірнеше себеп бар.

Жалпы орын алып отырған мәселелерді екіге бөліп қарастыру болады, ол:

КЕСТЕ 1

№	Маршрут	Жол ақысы	Маршруттың жалпы ұзақтығы	Тасымалдаушы
1	Ақтау – Баянды – Ақтау	90	46	ЖК Мұрсалов Сәрсенғали
2	Ақтау – Атамекен – Ақтау	95	48	
3	Ақтау – Басқұдық – Маңғыстау	80	48	
4	Ақтау – Қызылтөбе – Ақтау	120	68	
5	Ақтау – Қызылтөбе 2 – Ақтау	110	62	ЖК Айғараков Сырлыбай
6	Ақтау -Батыр – Ақтау	120	30	

ҚОҒАМДЫҚ КӨЛІКТІҢ ЖАЛПЫ ҚЫЗМЕТ КӨРСЕТУ САПАСЫНЫҢ ТӨМЕНДІГІ

Қазіргі қызмет көрсетіп отырған көліктердің техникалық жағдайы мен қызмет сапасы өте төмен, оны төмендегі фактілерден анықтауға болады:

- заманауи автобустар жоқ, саны өте аз, халыққа кішкентай ПАЗ автобустар қызмет етеді. Ыңғайсыз және тазалық жоқ, автобустарда кондиционерлер жоқ.
 - автобустардың ішінде маршруттың жүру графиктері ілінбеген. Сондықтан баратын жеріне қанша уақыт қажет екенін жоспарлауға мүмкіндік болмай отыр, аялдамалар жоқ.
 - жолаушыларға жүру билеті берілмейді.
 - кейбір жерлерінде аялдамалардың жоқтығы, тұрғындардың автобустарды қай жерде күту керектігін білмейді, қыста суыққа шыдап тұру керек болса, жаз мезгілінде күннің астында тұруға мәжбүр.
- Ауданның әкімшілік құрамында 7 ауылдық округ орналасқан, аумағында жалпы тұрғылықты адамдар саны 152 300.
- Қоғамдық көлік қызметі көрсетіліп отырған әрбір ауылдың жағдайына талдау жасайтын болсақ, келесі нәтижелерді көруге болады:

№	Ауыл атауы/маршрут атауы	Халық саны, мың адам	Жолаушылар легі	Қызмет көрсететін автобустар саны
1	Қызылтөбе, Даулет / Ақтау – Қызылтөбе – Ақтау	28,5 + 10,1	-	7 ПАЗ және Daewoo
2	Ақтау - Қызылтөбе 2 – Ақтау		482000	11 ПАЗ
3	Баянды / Ақтау – Баянды – Ақтау	6,2	525600	2 ПАЗ
4	Басқұдық, Маңғыстау / Ақтау – Басқұдық – Маңғыстау	30,2 + 28,7	529920	23 ПАЗ және Daewoo
5	Атамекен/ Ақтау–Атамекен- Ақтау	41, 1	207360	6 ПАЗ
6	Батыр / Ақтау -Батыр -Ақтау	7, 5	-	7 ПАЗ

Басқарма қазіргі таңда жолаушылар санының қажеттілігін анықтау бойынша жұмыстар жүргізбейді, жолаушылар легін тасымалдаушылар өздері маршруттарда қызмет көрсету құқығын беру бойынша конкурсқа қатусы кезінде өздері шамамен есептен ұсынады. Тасымалдаушылармен келісім шарттар 2010, 2011, 2014 жылдары жасақталған. Яғни жолаушылар легінің саны сол кездегі жағдайымен көрсетілген. Алайда одан бері Мұнайлы ауданының халық саны жылдан жылға көбеюде. Мысалға Басқұдық, Маңғыстау ауылдарында жалпы саны 50 мыңнан астам халық тұрады. Осынша халыққа 23 қана автобус қызмет көрсетеді, олар - кішкентай ПАЗ автобустары. Қазіргі таңда № 105 Ақтау –Басқұдық – Маңғыстау маршруты бойынша халық арасында сапасына байланысты наразылық тудыртып отыр.

Қоғамдық тасымалдау 2015 жылдың 26 наурыздағы ҚР Инвестициялар және даму министрінің № 349 бұйрығымен бекітілген «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларына» сәйкес жүргізілуі қажет. Осы қағиданың 2 бөлімінің 6 параграфына сәйкес жол жүру билеті берілу керек немесе электрондық төлеу жүйесі бойынша төлемнің жасалғаны туралы құжат берілу керек делінген. Алайда қазіргі таңда бұл орындалмай отыр.

Жолаушыларға билет берілмегендіктен жолаушылар санын анықтау және тұрғындардың қажеттілігін қанағаттандыру үшін қанша автобус қажет екенін анықтау мүмкін болмай отыр.





Жеке к әсіпкер Айғарақов Сырлыбаймен интервью:

Тасымалдаушының сөзі бойынша бүгінгі нарықтағы жанар-жағармай бағасының тұрақсыз өсуі, қосалқы бөлшектер мен сервистік қызмет көрсетудің қымбаттауы, жаңа автокөлік бағасының қымбаттығы, автостанциялардағы жалдау ақысының өсуі және соның салдарынан жүріс шығындарының ақталмауы болып отыр.

Егер шығындарыңызды ақтамаса, мемлекеттік қолдау неге алмайсыз деген сұраққа Айғарақов: «мемлекеттік субсидияларды алу өте қиын, көп құжат жинау керек, ай сайын тексеру көбейіп кетеді», - деп жауап берді.

Ақтау –Батыр маршруты (бір жағы 35 км) жолы өте нашар, автобустар тозып кетеді, апта сайын жөндеуге, қосалқы бөлшектерге шығынданамын.

Неге табыс таппасаңыз, 5 жыл бойы осы іспен айналысып келесіз деген сұраққа, тасымалдаушы мүлдем табыс таппаймын деп айта алмаймын. Әкімшілік маған өтініш айтты, менен басқа ешкім тендер байқауына қатысқан жоқ деген жауап берді.

Тасымалдаушы егер тарифтерді көтерсе біршама автобустарды жаңартуға мүмкіндік болар еді деп отыр. Сонымен қатар автобустардың саны аз, жеткіліксіз. ПАЗ автобустар өте кішкентай, жолаушылар сыймай жатады. Жаз мезгілінде кондиционерлердің жоқтығынан жолаушылар қиналып жатады. Осы мәселе бойынша не айтасыз деген сұраққа Айғарақов жолаушылардың санын анықтау қиын, автобустардың кондукторы мен жүргізуші жалдамалы қызметкерлер болғандықтан, оларды менім жалғыз өзіме бақылау жүргізу қиын болып отыр. Олар да мені алдап нақты түскен табысты айтпайды, жасырып қалады. Жолаушылардың өздері де билетті қажет етпейді, сұрамайды, қажет емес деген соң, біз де бермейміз. Бұл мәселені тек қана бір жолмен шешуге болады, мемлекет қолына алып, бақылау жүргізу керек, электрондық жүйе. Мысалы Алматы қаласындағы «Оңай» жүйесі сияқты енгізсе жақсы болар еді. Сонда барлығы нақты есептеліп, билет беріліп, бақылау жүргізу арқылы түскен табыс нақты қолыма түсіп, автобустардың санында көбейтуге, сапасында жақсартуға болар еді.

«Маңғыстау облыстық тұтынушылар құқығын қорғау қоғамы» қоғамдық бірлестігінің төрайымы Рафикова Никармен интервью:

Казіргі таңда қоғамдық көлік қызметінің сапасы тұрғындарды қанағаттандырмай отыр, билет берілмейді, автобустар тар, лас. Маңғыстауға, Каспий теңізін көруге келетін туристер жылдан жылға көбеюде, қоғамдық көліктің жағдайы мұнай өңірінің келбетіне еш үлеспейді.

Тұтынушылар төлеп отырған жол ақысына тиісті деңгейде қызмет алуға құқылы. Ұзақ жылдан бері тек қана белгілі бір кәсіпкерлер осы бизнес түрімен айналысып келеді. Бұл дұрыс емес, басқа да потенциалды кәсіпкерлердің конкурсқа қатысу құқығын бұзып отыр. Мүмкін басқа кәсіпкерлер халық үшін жақсы қызмет ұсына ма еді.

Мен тарифтік комиссия мүшесімін. Жақында Ақтау-Жаңаөзен – Ақтау маршрутын жүргізіп отырған тасымалдаушы тарифтерді көтеру бойынша басқармаға өтініш түсіріптә. Сол өтінішті қарау барысында анықталғаны тасымалдаушылар қоғамдық көлік қызметін көрсету барысында пайда таппақ тұрмақ, шығарған шығындарымызды ақтай алмай отырмыз деп уәж айтты. Енді басқарма тарифтік комиссияда осы мәселені талқылап тарифтерді соңғы рет 2012 жылы көтергенін алға тартып, одан бері жанар жағармай, автобөлшектер бағасының қымбаттап кеткенін айтып, тарифтерді көтеру бойынша шешім қабылдау керектігін ортаға салды. Бірақ қоғамдық ұйымдардың өкілдері қарсы болды, халыққа көрсетіліп отырған қызмет сапасыз, сонымен қатар тарифтерді халықтың қалтасының есебінен көтеру дұрыс емес жергілікті бюджет есебінен де субсидия беру арқылы да өтеуге болатыны айтылды.

ҚОҒАМДЫҚ КӨЛІК ҰЙЫМДАСТЫРУ ЖҰМЫСТАРЫНЫҢ АШЫҚ БОЛМАУЫ, ҚОҒАМДЫҚ БАҚЫЛАУДЫҢ ЖОҚТЫҒЫ.

Маңғыстау облысы бойынша жолаушылар тасымалын ұйымдастырумен «Маңғыстау облыстық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» айналысады. Басқарма кәсіпкерлер арасында жолаушылар тасымалын ұйымдастыру құқығын беру мақсатында мемлекеттік сатып алу байқауын өткізеді. Сонымен қатар құзыретті орган тұрақты автобус маршрут тарифтерін есептеу методикасы негізінде есептен, анықталған тарифтерді Маслихаттың шешімімен бекітеді (Методика расчета тарифов на регулярные автобусные маршруты). Байқау барысында құзыретті орган әрбір маршрут бойынша бекітілген тарифтерді көрсете отырып тасымалдаушыларды анықтайды. Сол бағаларға келіскен жағдайда тасымалдаушы байқауға қатысады, немесе өзінің бағасын ұсынады. Сосын олармен келісім-шартқа отырады. Бақылаушы мекемелердің дұрыс жұмыс істемеуі, тендердің дұрыс жүргізілмеуі, бәсекелес ортаның болмауы себебінен қоғамдық көлік тұрғындардың қажеттігін толығымен жаппай, қанағаттандырмай отыр.

Тасымалдаушылармен жасақталған келісім-шарттарына талдау барысында анықталғаны, онда жолаушыларға билет беріледі делінген, алайда ол міндет орындалмай отыр. Сонымен қатар келісім-шартта автобустарды жаңарту кестелері көрсетіліп, тасымалдаушылар жаңартып тұрамыз деп міндеттеме алған, бірақ бұл шарт та тек ішінара орындалып отыр.

Сонымен қатар басқарма конкурс өткізу арқылы тасымалдаушылармен 5 жыл мерзімі бар келісім-шартқа отырады. Кейін келісім-шарттардың мерзімі конкурстық тағы 5 жылға созылған. Бұл жағдайға қатысты басқарма өкілдері заңға сәйкес біздің құқығымыз бар деген жауап айтып отыр. Осылайша тасымалдаушылар өзгермей, неше жылдан бері қызмет етіп келеді. Басқарма тасымалдаушылар тарапынан келісім-шартта көрсетілген міндеттемелердің орындалмай отырғанына қарамай, олармен тағы ары қарай 5 жылға келісім-шарт созып, басқа кәсіпкерлердің конкурсқа қатысу құқығынан айырып, қоғамдық көлік сапасын арттыру орнына, тұрғындарға қиындықтар туғызып отыр. Конкурстық комиссия конкурсқа түскен құжаттарды қарау және жеңімпаздарды анықтау үшін балдар қою жұмысы ашық жүргізілмей отыр. Мұндай жағдайда мемлекеттік органдар мен тасымалдаушылар арасында сыбайлас жемқорлық ықтималы бар деген күман, ой келеді.

ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы бойынша «Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидалары» бекітілген. Қағиданың 2-параграф, 155-156 пункттерінде конкурстық ұсыныстарды, олардың бағаларын қарау және Конкурстың жеңімпаздарын анықтау үшін жергілікті атқарушы орган конкурстық комиссия құрады делінген. Комиссияның құрамы қала (аудан, облыс) әкімінің өкімінде белгіленеді, комиссияға:

1. жергілікті атқарушы органдардың;
2. көліктік бақылаудың аумақтық органдарының;
3. ӘПК-нің;
4. жолаушыларды автобуспен тасымалдаушылар қоғамдық бірлестіктерінің өкілдері кіреді деп көрсетілген.

Алайда іс жүзінде ашықтық және жариялылықты қамтамасыз ету мақсатында қоғамдық бірлестіктердің өкілдері комиссия құрамында жоқ, комиссия тек қана мемлекеттік орган өкілдерінен құралған. Басқарма өкілдерінің айтуы бойынша жылына бір рет автобустардың техникалық жағдайын тексеру мақсатында МАИ және көлік бақылау инспекциясымен бірлесіп рейдке шығып тұрады. Ал қызмет көрсету сапасы мен тұрғындардың тұтынып отырған қоғамдық көлік қызметіне қанағаттану деңгейіне мониторинг жүргізілмейді. Ондай рейдтерге қоғамдық ұйымдар тартылмай отыр.

Басқарма тарапынан қоғамдық көлік жағдайына мониторинг, сапасына баға беру бойынша ешқандай шара қолданбай отыр. Қоғамдық көлікке қатысты мәселелерді тұрғындардан түскен жеке арыз-шағымдар арқылы қарап отыр.

Басқарма өкілдерінің айтуынша, сапаны көтерудің және автобус тапшылығын шешудің тек бір жол бар, ол тарифтерді көтеру. Тарифтерді көтерудің де жөні бар, қарсылығымыз жоқ, бірақ тұрғындар қазіргі төлеп отырған жол ақысына тиісті қызмет алып отырған жоқ.

Олай болса біріншіден, тасымалдаушылар келісім-шартта көрсетілген міндеттерін толық орындамай отырғанына қарамай (билет берілмейді, автобустар жаңартылмаған және тағы басқа) 2016 жылы басқарма олармен келісім-шарттардың мерзімін ұзартады. Екіншіден, мерзімін ұзарту кезінде тасымалдаушылар келісім-шартта көрсетілген тарифтерге сәйкес әрі қарай тағы 5 жыл қызмет көрсетуге келіскен. Олар келісім-шарттардың мерзімін ұзарту арқылы маршруттарда тағы 5 жыл қызмет көрсету құқығын өздеріне алып қалған. Енді тарифтерді көтеру бойынша мәселе көтеріп, тасымалдаушылар арыз жазып отыр. Басқармада тасымалдаушылардың қызметіне қанағаттанбаса, жаңа конкурс өткізуге мүмкіндік болды. Ал тасымалдаушыларда қазіргі таңдағы тарифтерді төмен деп есептейтін

болса, жаңа конкурске қатысып өздерін қанағаттандыратын тарифтерді ұсынуға мүмкіндік болды. Бірақ екі тарап та мұндай мүмкіндіктерді біле тұрып, пайдаланбай отыр. Екі арадағы қарым-қатынас, келісімдер ашық болмағандықтан іс-әрекеттері де әр түрлі күмән туғызады.

Қоғамдық көлік қызметі сапасын арттыру және автобустардың жетіспеушілігін шешу барысындағы басқа өңірлердегі тәжирибені қарайтын болсақ. Мысалы, Алматы қаласында тасымалдаушыларға субсидия беру арқылы шешілген екен <https://news.mail.ru/economics/33220851/>

Маңғыстау облысында бірнеше тасымалдаушыға неге субсидия алу мүмкіндігін пайдаланбайсыз деген сұраққа, көп құжат жинау керек, күнде есеп беру керек, әр түрлі тексерулер көбейіп кетеді деп отыр. Субсидия алу үшін әрине, құжаттар жинау керек, оның көлемін анықтау үшін тасымалдаушылар күніне қанша жолаушы мінетінін, нақты қанша табыс табатынын айтуға мәжбүр болады. Ешқандай табыс таппай отырмыз дегендері керісінше, жақсы табыс тауып отырғандары анықталып қалатыны деп қорқатын сияқты. Әйтпесе сонша жылдан бері осы кәсіппен айналыспайтыны анық. Басқарманың тарифтерді халықтың қалтасының есебінен емес, жергілікті бюджеттен субсидия беру арқылы шешуге болатыны Министрлікпен бекітілген қағидада көрсетілген. ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығына сәйкес Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидасының 152 пунктінде «Жергілікті атқарушы органдар белгілеген тарифтер осы тармақта көрсетілген тасымалдаудың шығындарын жаппаған жағдайда, жергілікті атқарушы органдар тасымалдаушыға белгіленген тариф пен тасымалдаудың нақты шығындарының арасындағы айырманы тиісті бюджет қаражатының есебінен өтейді» делінген. Жергілікті билік заңда көрсетілген мүмкіндікті пайдаланып, Министрлікпен бекітілген қағиданы орындамай отыр.

МҰНАЙЛЫ АУДАНЫНДАҒЫ ҚОҒАМДЫҚ КӨЛІК ҚАТЫНАСТАР ҰЙЫМДАСТЫРУ МӘСЕЛЕЛЕРІН ШЕШУ БОЙЫНША ҰСЫНЫСТАР:

- қоғамдық көлік маршруттарында жолаушылар жол жүру төлемін электрондық төлеу жүйесі арқылы жасауды енгізу;
- тасымалдаушылармен жасақталатын келісім-шарттарда нақты міндеттер қою (жолаушыларға билет беру, кондиционерлері бар жаңа, замануи автобустар алу және тағы басқа да сапалы қызмет көрсетуге ықпалы тиетін өзгерістер енгізу);
- Маңғыстау облысы бойынша мемлекеттік бюджет есебінен автобаза, автобекет салуды қарастыру;
- Конкурстың жеңімпаздарын анықтау бойынша конкурстық комиссия құрамына қоғамдық ұйым өкілдерін кіргізу;
- қоғамдық көлік сапасына мониторинг жүргізу: қоғамдық ұйым өкілдерінің қатысуымен арнайы іс-шаралар немесе мемлекеттік әлеуметтік тапсырыс қарастыру;
- Мұнайлы ауданы мен Ақтау қаласы аралығындағы қоғамдық көлік жолдарына тұрғындар үшін автобус аялдамаларын салу;
- Мұнайлы ауданы мен Ақтау қаласы аралығындағы қоғамдық көлік жолдарын жөндеу. Соның ішінде Ақтау –Батыр – Ақтау маршруты жолына асфальт төсеу;

