**Информация на запрос по обоснованию внедрения дифференцированного тарифа**

В части рекомендаций Общественного совета города Алматы в рамках проведенного 12.07.2017 года заседания рабочей группы по обсуждению НПА «Об установлении дифференцируемого тарифа на регулярные перевозки пассажиров в городских сообщениях на территории города Алматы» сообщаем:

* **Касательно разъяснений по действию дифференцированного тарифа для различных категорий льготников:**

Внедрение дифференцированного тарифа не коснется льготных категорий пассажиров и будет выглядеть следующим образом:

|  |  |
| --- | --- |
| **Льготная категория**  **Бесплатный проезд (0 тенге)** | **Льготная категория**  **50% от стоимости базового тарифа (40 тенге)** |
| Участники, инвалиды ВОВ и лицам, приравненным к ним | Учащиеся общеобразовательных школ старше 15 лет |
| Пенсионеры старше 75 лет | Учащиеся технического и профессионального образования, студентам высших учебных заведений очной формы обучения |
| Инвалиды I и II группы | Пенсионеры по возрасту |
| Дети - инвалиды до 18 лет | Многодетные матери (имеющие 4 или более детей до достижения ими 18 летнего возраста) |
| Учащиеся общеобразовательных школ старше 15 лет |  |

* **Касательно разъяснений других (альтернативных) видов безналичных платежей (через SMS и банковские карты) поясняем:**

В соответствии с подпунктом 2) пункта 1 и подпункта 9) пункта 2 ст. 14 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», местные представительные и исполнительные органы городов республиканского значения утверждают и разрабатывают комплексную схему развития пассажирского транспорта. Согласно поручениям Президента Республики Казахстан, предусмотренными протокольными совещаниями «О вопросах развития города Алматы» № 01-7.2 от 27 марта 2014 года и № 01-7.3 от 18 апреля 2015 года, договору по реформированию транспортной системы в городе Алматы №1 от 14 августа 2014 года, в соответствии с социальной программой по внедрению автоматизированной системы учета и оплаты проезда, утвержденной акимом города Алматы 08 апреля 2015 года, в соответствии с условиями договоров на оказание услуг по обеспечению функционирования и комплексного сопровождения автоматизированной системы оплаты и учета проезда на общественном транспорте в городе Алматы, заключенных с соответствующими компаниями, осуществляющими пассажирские перевозки в городе Алматы, а также на основании решения Маслихата города Алматы №354 от 23 июля 2015 года, в общественном транспорте города Алматы была внедрена автоматизированная система учета и оплаты проезда (далее по тексту «АСУОП»).

Основной целью внедрения АСУОП является создание технологической базы для социально-экономического развития отрасли пассажирских перевозок. Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26.03.2015 года №-349 утверждены «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом» (далее - Правила). Пунктом 41 Правил установлено, что «Оплата проезда, провоза багажа на маршрутах регулярных городских (сельских) автомобильных перевозок пассажиров и багажа производится пассажиром наличными деньгами кондуктору (водителю) или через систему электронной оплаты за проезд». Согласно программе АСУОП в качестве инструмента оплаты в общественном транспорте на территории г. Алматы, включая межрайонные внутриобластные перевозки, платежным средством является электронная транспортная карта (п.2.1.). АСУОП не предусматривает оплату посредством СМС (SMS) и банковской картой. Кроме этого, решением Маслихата города Алматы №367 от 15 сентября 2015 года, а также решением Маслихата города Алматы №404 от 27 января 2016 года были определены виды льготных электронных проездных карт, электронных проездных карт длительного пользования, что указывает на социальное развитие и модернизацию системы регистрации оплаты проезда в общественном транспорте города Алматы.

На основании вышеизложенного, считаем, что посредством СМС (SMS) и банковской картой смогут оплачивать не все категории граждан, что не будет являться общедоступным для всех категорий граждан и может привести к ущемлению прав граждан. СМС (SMS) оплата и оплата банковской картой не охватывает все категории граждан, не направлена на социально-экономическое развитие отрасли, считаем, что их внедрение носит исключительно коммерческий характер (извлечение прибыли).

На сегодняшний день общедоступной, охватывающей все категории граждан, является электронная транспортная карта. В дальнейшем, в рамках развития системы АСУОП процесс внедрения новых форм оплаты за проезд в общественном транспорте города Алматы будет осуществляться с учетом интеграции с уже существующей системой электронного билетирования.

* **Касательно разработки Дорожной карты тарифа на регулярные перевозки пассажиров общественного транспорта города Алматы на 2017-2020гг с целью улучшения качества предоставляемых услуг и обеспечения прозрачности проводимой акиматом политики поясняем:**

Разработка Дорожной карты на регулярные перевозки пассажиров общественного транспорта города Алматы будет осуществляться после обеспечения прозрачности рынка и внедряться с учетом введения дифференцируемого тарифа. Дорожная карта будет предусматривать поэтапное развитие общественного транспорта с учетом норм действующего законодательства, требований пассажиров и компаний-перевозчиков.

В части предоставления информации в обоснование введения дифференцированного тарифа:

1. Общая статистика по общественному транспорту города

* Количество пассажиров (транзакций) ежедневно – 478575 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) ежегодно – 174680062 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) на троллейбусе ежедневно – 59722 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) на троллейбусе ежегодно – 21798378 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) на автобусе ежедневно – 406438 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) на автобусе ежегодно – 148350010 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) в метрополитене ежедневно – 12416 транзакций;
* Количество пассажиров (транзакций) в метрополитене ежегодно – 4531674 транзакций;

Движение финансовых потоков от общественного транспорта и дальнейшее их распределение:

Денежные средства от произведенных транзакций поступают к Оператору системы АСУОП и на следующий день перечисляются компаниям - перевозчикам.

1. Расчет экономической себестоимости проезда:

Заработная плата водителей **+** среднее количество пассажиров одного маршрута в день **+** средняя сумма на накладные расходы (запасные части, техобслуживание) = **150 тенге за проезд** (средняя сумма окупаемости затрат).

*Копия протокола тарифной комиссии прилагается.*

1. Результаты использования карты «Оңай» -доля от общего числа пассажиров – 70%.
2. Прогноз социально-экономического эффекта от введения дифференцированного тарифа с изменяемыми индикаторами:

Среднемесячное количество транзакций – 15 000 000 транзакций;

Прогнозируемое среднемесячное количество транзакций (после внедрения дифтарифа)- 21 000 000 транзакций.