*Көлік саласындағы сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін*

*сыртқы талдау қорытындылары бойынша*

***қысқаша талдамалық анықтама***

«Сыбайлас жемқорлық тәуекелдеріне сыртқы талдау жүргізудің кейбір мәселелері туралы» Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл агенттігінің (бұдан әрі – Агенттік) 2021 жылғы 14 қазандағы №333 және Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің (бұдан әрі – ИИДМ) 13 қазандағы №539 бірлескен бұйрығына сәйкес, ИИДМ Көлік комитетінің (бұдан әрі – Комитет) қызметінде сыбайлас жемқорлық тәуекелдеріне сыртқы талдау жүргізілді.

**I. АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІН БАҚЫЛАУ ЖӘНЕ РЕТТЕУ**

**1.1 Автомобиль көлігін** (бұдан әрі – АТК) **бақылау саласындағы мемлекеттік саясаттың кемшіліктері**.

Талдау көрсеткендей, көліктік бақылау саласы ұзақ уақыт бойы елеулі сыбайлас жемқорлық тәуекелдерімен қамтылған.

Комитет қабылдайтын шаралар, әдетте, қажетті нәтижеге толық қол жеткізе алмайды.

Нәтижесінде, АТК-ге қажетті бақылау қамтамасыз етілмейді, бұл жүйелі негізде сыбайлас жемқорлық қылмыстар жасау үшін жағдай жасайды.

Жалпы, көліктік бақылау саласындағы сыбайлас жемқорлық қылмыстардың негізгі үлесі АТК-нің Қазақстан аумағы арқылы өтуін бақылауға тиесілі (96-дан 67-сі немесе 69%-ы).

Қылмыстық істерді талдау:

1) ірі габаритті және (немесе) ауыр салмақты автокөлік құралының жол жүруі салдарынан автомобиль жолдары мен жол құрылыстарына келтірілген залалды өтеу ретінде әкімшілік жауаптылықтан, сондай-ақ ақшалай алымдарды төлеуден алып тастаудан жалтару:

- автотасымалдаушылардың заңсыз қамқорлығы. Бұл әдіспен КБИ қызметкерлері АТК-нің кедергісіз өтуі үшін, яғни АТК-нің тоқтаусыз және тексерусіз жүргені үшін заңсыз ақшалай сыйақы алуы;

- автомобиль көлігі туралы заңнаманы бұзушылықтар анықталғаннан кейін, тасымалдаушыларды әкімшілік жауапкершілікке тартпау, оның ішінде ақшалай алымдарды төлеуден жалтару;

2) айыппұл сомасын:

- әкімшілік құқық бұзушылықтың тиісті емес субъектісінің нұсқаулары (кәсіпкерлердің орнына жеке тұлғалар тартылды);

- ауыр салмақты жүк АТК-нің дұрыс емес салмақ параметрлерін көрсету арқылы төмендету сыбайлас жемқорлық қылмыстарын жасаудың негізгі тәсілдері болып табылатынын көрсетті.

Жауапкершіліктен бас тарту ең жиі пайдаланылады, бұл барлық қылмыстық әрекеттердің **62%ын құрайды** (35 – заңсыз патронат үшін, 19 – бір реттік алып кету фактілері).

Бұл тек ресми көрсеткіштер, қылмыстардың көпшілігі **жасырын сипаттама**.

АТК-ның жол жүруін бақылау саласындағы жүйелі сыбайлас жемқорлық жолдарды жөндеуге жұмсалатын шығындар түріндегі елеулі қаржылық шығындарға және алымдар сомасының мемлекет бюджетіне түспеуіне әкеледі.

Жоғарыда айтылғанды ескере отырып, Комитетке құқық бұзушылықтардың алдын алу жөніндегі жүйелі жұмысқа шоғырлана отырып, автомобиль көлігін бақылау саласындағы мемлекеттік саясаттың басымдықтарын қайта қарау орынды.

**1.1.1 Автоматтандырылған және ақпараттық-цифрлық құралдар арқылы жүк тасымалдаушыларды бақылауды жүзеге асыру.**

Комитетте «Көліктік деректер базасы» АТЖ ақпараттық жүйесі   
(бұдан әрі – «КДБ» АТЖ) құрылды және енгізілді.

Жүйенің бірқатар ішкі жүйелері бар. Автокөліктегі бақылау үшін «Жол – салмақ бақылауы» «КДБ» АТЖ (бұдан әрі – ЖСБ) жауап береді.

«КДБ» АТЖ техникалық тапсырмасына сәйкес (Комитет төрағасы 2021 жылы 5 сәуірде бекіткен) ЖСБ функционалы арнайы автоматтандырылған өлшеу құралдарынан келіп түсетін барлық деректерді тіркеуге және рұқсат етілген осьтік жүктемелерден және жалпы салмақтан асатын автожолдар бойынша қозғалатын АТК-нің анықтау үшін, оларды кейіннен талдау үшін қолданылады.

ЖСБ бұзушылар туралы деректерді «Көліктік бақылау бекеті» АЖО кіші жүйесі («КДБ» АТЖ техникалық тапсырмасының 4.2.3-тармағы) арқылы жақын маңдағы КҚК-ге беруге тиіс, ал олар, өз кезегінде, тиісті шаралар қабылдауға тиіс.

Практикада бұл алгоритм **іске асырылмайды**, ал пайдаланылатын ақпараттық-коммуникациялық технологиялар жүк және жолаушылар автомобиль көлігі туралы толық және сенімді мәліметтер бермейді.

**1.1.2 Көліктік бақылаудың стационарлық және жылжымалы бекеттеріне** (бұдан әрі – КББ) **бақылау мен мониторингті жүзеге асыру.**

Комитеттің ішкі актілеріне сәйкес, ахуалдық орталық АТК-нің Қазақстан аумағы арқылы өтуін бақылауға жауапты болып табылады.

Ол үшін Ахуалдық орталық Қазақстан Республикасының аумағында көліктік бақылау бекеттерінің жұмысын ұйымдастыру қағидаларына (Көлік және коммуникациялар министрінің 13.08.2010 жылғы №362 бұйрығымен бекітілген, КББ жұмысының қағидалары) және оның Ережесіне сәйкес:

1) телевизиялық бейне-бақылау жүйесі, бейнежетондар және ақпараттық жүйелер арқылы нақты уақыт режимінде бекеттер жұмысына мониторингті жүзеге асырады;

2) Ахуалдық орталықта ақпараттық жүйелер мен жабдықтардың үздіксіз жұмысын ұйымдастырады және қамтамасыз етеді;

3) бекеттердің жабдықтарынан Ахуалдық орталықтың ақпараттық жүйелеріне деректерді беруді ұйымдастырады және қамтамасыз етеді.

Алайда, аталған жұмыс дұрыс ұйымдастырылмаған, бұл КББ қызметкерлеріне жосықсыз тасымалдаушыларды жауапкершіліктен босатуға мүмкіндік береді.

Атап айтқанда, Ахуалдық орталықтың екі жыл бойы онлайн бейнемониторинг жүргізбейтіні анықталды.

Дәл мәндерді Комитет бейне-тіркеуттер, бейне-бақылау камералары, сервер және басқа жабдықтар үшін, жабдықтың көлеміне дейін белгілеген.

**КББ жұмысын бейне-жетондар арқылы мониторингтеу.**

КББ жұмысы қағидаларының 26-тармағына сәйкес, бекеттерге мониторинг сондай-ақ бейне-жетондар арқылы жүзеге асырылады.

КБИ балансында бар **75 бірлік** бейне-жетонның тек **33-і толық жұмыс істейді**.

Мұндай жағдайға қарамастан, KБИ бейне жетондарын жаңарту бойынша шаралар қабылданбады.

Көп жағдайда, КБИ-дің әрекетсіздігі олардың заңсыз әрекеттерін жасыру мақсатында жүзеге асырылатын көліктік бақылауды бейнетіркеуді қаламауымен түсіндіріледі.

Бұған КББ жұмысы қағидаларының 17-тармағында белгіленген, жүзеге асырылатын көліктік бақылауды бейне-тіркеу тәртібін КБИ-дің сақтамау фактілері дәлел бола алады.

Бұл ретте, талдау Комитет **2,5 жыл бойы** Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2019 жылғы 26 маусымдағы № 436 бұйрығымен бекітілген Көліктік бақылау органдары қызметкерлерінің әкімшілік құқық бұзушылықтар мен іс-әрекеттер жасау фактілерін тіркеу үшін техникалық құралдарды пайдалану қағидаларының (бұдан әрі – Техникалық құралдар қағидалары) 22-тармағына қайшы, бейнефайлдарға онлайн қолжетімділікті қамтамасыз ете алмайтындығын көрсетті Мониторингті жүзеге асыру үшін КБИ, ал сақталған бейнежазбалар жұмыс тәртібімен сұралады.

**Таразы жабдығын пайдалану арқылы ККБ-ні бақылауды жүзеге асыру.**

КББ қызметін бақылау үшін, Комитет Салмақ өлшемдері туралы онлайн мәліметтерді беретін таразыларды сатып алды.

Сонымен қатар, 2019 жылы Ахуалдық орталыққа КБИ-дің жартысынан ғана мәлімет келіп түсті.

2020 жылы жағдай түзетілді, бірақ осы уақытқа дейін ақпарат барлық өлшеу құралдарынан алынбайды.

Себебі, КБИ балансында бар 67 таразының **23-і** Комитеттің **ақпараттық жүйесіне деректерді беру функциясынсыз** (Ахуалдық орталықпен интеграцияланбаған) болып табылады.

Сонымен қатар, интеграцияланбаған таразыларды пайдалану нақты өндірілген салмақ өлшемдері мен өлшеу нәтижелері туралы мәліметтерді КББ-нің жасыруана ықпал етеді.

Өз кезегінде, интеграцияланған таразыларды өлшеу Ахуалдық орталықта тіркеледі және осы немесе басқа КББ қызметін екі рет тексеруге мүмкіндік береді.

Осы бөлім бойынша **сыбайлас жемқорлық тәуекелдері** Комитеттің стационарлық және жылжымалы КББ қызметін тиісінше бақыламауымен байланысты, бұл соңғысына құқық бұзушыларды жауапкершіліктен алып тастауға мүмкіндік береді.

**1.1.3 Көліктік бақылаудың жылжымалы бекеттерінің маршруттарын бекіту**

КББ жұмыс қағидаларының 6-тармағына сәйкес, жылжымалы КББ маршруттары Комитет төрағасының бұйрығымен бекітіледі.

Тиісті маршруттар Комитет төрағасының 2020 жылғы 30 қарашадағы №129 бұйрығымен бекітілген.

Бұйрықта осы маршруттар шеңберінде КБИ Беларусь Республикасының, Қазақстан Республикасының, Қырғыз Республикасының және Ресей Федерациясының көліктік бақылау органдары арасындағы ақпараттық өзара іс-қимылдың техникалық шарттарына (бұдан әрі – Техникалық шарттар) сәйкес көліктік бақылауды жүзеге асыратын КББ-нің қоспағанда, 3G-4G интернетпен қамтылған елді мекендердің жанында КББ орналастыруды қамтамасыз етуге міндетті екендігі көрсетілген.

Талдау көрсеткендей, Комитет бұл мәселеге республикалық және облыстық маңызы бар жолдардың барлық учаскелерін маршруттарға енгізе отырып, формальды тұрғыдан қарады.

Маршруттардың дәл анықталмауына байланысты, Комитеттің аумақтық инспекцияларына КББ орналастыру нүктелерін анықтау бойынша өкілеттіктер берілді, бұл ретте, қатарынан үш ауысым бойы бір маршрутты КББ маршрутының карточкасына енгізуге жол бермеу бойынша шектеулер белгіленді (КББ жұмысы қағидаларының 12-тармағы).

Комитеттің КБИ маршруттарын анықтау жөніндегі ресми тәсілі мен әрекетсіздігі КБИ-ді кенікетер орналасқан жол учаскелерін бақылаусыз қалдыруға әкелді.

Сол сияқты, елді мекендердегі құрылыс нысандары КББ назарынан тыс қалды.

Сонымен қатар, салмағы рұқсат етілген салмақ параметрлерінен асатын құрылыс техникасының (крандар, автобетономиксерлер және басқа да техника) елді мекендерде тиісті арнайы рұқсаттарсыз жүретіні анықталды, меншік иелері (иелері) әкімшілік жауапкершілікке тартылмайды.

Мұндағы **сыбайлас жемқорлық тәуекелдері** қозғалыс қарқындылығын және әлеуетті құқық бұзушылардың қозғалысын есепке алмай, жылжымалы КТҚ жұмысының бағыттарын дербес және бақылаусыз айқындау мүмкіндігімен байланысты. Нәтижесінде, құқық бұзушыларды жауапкершіліктен алыстату үшін жағдайлар жасалады.

**1.1.4 Ауыр салмақты көліктің өтуіне және ауыр салмақты жүктерді тасымалдауға арнайы рұқсаттарды ресімдеу.**

«Көлік туралы» Заңның 11-бабына сәйкес, жүктерді тасымалдау кезінде тасымалдаушының «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңда көзделген рұқсаты **болуы міндетті**.

Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2015 жылғы 27 ақпандағы №206 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының аумағында ірі габаритті және ауыр салмақты жүктерді тасымалдауды ұйымдастыру және жүзеге асыру қағидаларында (бұдан әрі – Жүктерді тасымалдау қағидалары) ірі габаритті және ауыр салмақты бөлінбейтін жүктерді, сондай-ақ белгіленген рұқсат етілетін габаритті және салмақ параметрлерінен асатын сұйық жүктерді тасу үшін арнайп рұқсаттар берілетінді айқындалған.

Рұқсат етілген параметрлерден асатын бөлінетін жүктерді тасымалдауға жол берілмейді.

Осы рұқсатты алу үшін автожолдар мен жол құрылыстарына келтірілген залалды өтеу ретінде алымдарды төлеу қажет.

Сонымен қатар тасымалдаушылар алым сомасын азайту мақсатында, рұқсат алу өтінімдерінде маршруттың қашықтығын (қашықтықты қысқарту), жүк пен көліктің салмағын (массаны төмендету) дұрыс емес деп көрсетеді, ал көліктік бақылау органдары әрекетсіз қалады.

Тасымалдаушылардың арнайы рұқсаттар алу үшін КБИ-ге бірнеше рет жүгіну тәжірибесі анықталды.

Бірінші рет жүгінген кезде тасымалдаушы көлік пен жүктің кейбір салмақ параметрлерін көрсете отырып, алым сомасын төлемеді.

Нәтижесінде, оған арнайы рұқсат беруден бас тартылды.

Тасымалдаушы сол жүк бойынша қайта жүгінген кезде, салмақ параметрлері төмендеді және сәйкесінше алым сомасы айтарлықтай төмендеді.

Өтінімді «электрондық үкімет» порталы арқылы берген кезде өтінімдерді берудің электрондық жүйесі (бұдан әрі – ӨБЭЖ) ІІМ АЖ-дан мәліметтерді ғана алып шығады және АТК иесі, МТНБ, жүк көтергіштігі және шығарылған жылы туралы деректерді тіркейді.

Комитеттің мәліметінше, есептеу тетігі толығымен автоматтандырылған, алайда іс жүзінде шешім қабылдау процесінде инспектор ескірген коэффициенттерге байланысты, қолмен түзету режимінде алым сомасын есептей алады (бұл тәжірибе Ақмола, Қарағанды және Солтүстік Қазақстан облыстары бойынша КБИ-да расталған).

Мұндай жайт КБИ қызметкерлеріне Жеке есептеулерді де, ЭСПЗ ұсынған есептеулерді де өздеріне қажетті жағдайларда пайдалануға мүмкіндік береді, бұл, өз кезегінде, дискрециялық өкілеттіктердің кеңдігімен байланысты сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін тудырады.

КБИ-ге жауапкершіліктен бас тартуға және жосықсыз тасымалдаушыларға қамқорлық жасауға мүмкіндік беретін тағы бір фактор –алты ай ішінде бірнеше сапарға арнайы рұқсат беру.

Ақылы жолдарды қоспағанда, цифрландырудың болмауына байланысты арнайы рұқсаттар бойынша сапарлардың санын бақылау мүмкін емес. Нәтижесінде, тасымалдаушы бір арнайы рұқсат бойынша сапарларды тиісті алымдарды төлемей-ақ жүзеге асыра алады.

Бұл ретте «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңға сәйкес, арнайы рұқсат екінші санаттағы рұқсаттар тізбесіне жатқызылғанын және ол 3-сынып бойынша **«бір реттік рұқсат»** ретінде берілуге тиіс екенін атап өткен жөн.

Талдау көрсеткендей, іс жүзінде жүк тасымалдаушыларға олардың жоғары мөлшерлемелеріне байланысты алым сомасын төлеу тиімді емес. Осыған байланысты олар массаны төмендетуге, маршрутты өзгертуге және рұқсатты бірнеше рет заңсыз пайдалануға мәжбүр.

Сонымен қатар, бөлінетін жүктерді тасымалдауды жүзеге асыратын жүк тасымалдаушылар (заңнамада бөлінетін жүктерді тасымалдауға арнайы рұқсаттар беру көзделмеген) мұндай алымды төлеу мүмкіндігінен мүлдем айырылып, іс жүзінде «көрінбей» кетті.

Мұндай жағдай елеулі сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін тудырып қана қоймайды, тасымалдаушылардың қызметін бақылауды қиындатады, бірақ мемлекеттің алымдар түрінде ақшалай қаражатты толық алмауына әкеледі.

Жалпы, көліктік бақылаудың қолданыстағы тетігі күтілетін нәтиже бермейді, өйткені тасымалдаушылар шамадан тыс жүктемемен тасымалдауды жалғастыруда, ал мемлекетке автожолдарды кейінгі жөндеуге алымдар түрінде баруы мүмкін ақша қаражаттары іс жүзінде КБИ-ден жосықсыз шенеуніктердің қалтасына түседі.

Сондықтан жүктерді тасымалдауға арнайы рұқсаттар беру тетігін олардың бөлінгіштігін есепке алмай, сондай-ақ алым сомасын төмендетпей қайта қараудың орындылығы бар.

**1.2 Техникалық байқау операторларын** (бұдан әрі – ТБО) **бақылауды ұйымдастыру және жүзеге асыру.**

«Техникалық байқау» БАЖ-ды енгізу және ақпараттық жүйені полиция органдарымен интеграциялау жол полициясындағы сыбайлас жемқорлықты азайтып, жүргізушілерді бас-басына техникалық байқаудан өтуге міндеттеді (жыл сайын техникалық байқау Республикада тіркелген барлық көліктің 97%-ын қамтиды, орташа есеппен 2,5 млн. бірлік).

Екінші жағынан, мемлекеттің кәсіпкерлік субъектілеріне қатысты ырыықтандыруы, шағын және ұсақ кәсіпкерлік субъектілерін тексеруге ТБО құру рәсімдерін оңайлату және мораторий (бақылаусыз) оңай табыс табу мақсатын көздей отырып, жалған техникалық байқаулар жүргізуге белсенді түрде жүгіне бастаған «кәсіпкер» тұлғаларды техникалық байқаумен айналысуға тартты.

Бұл сала тартымды, өйткені ТБО-ны тіркеуден, бақылаудан бастап олардың қызметін тоқтатуға дейінгі барлық реттеу процесі мінсіз емес.

Осылайша, жосықсыз ТБО өзінің заңсыз қызметін жазасыз жүзеге асыруға мүмкіндік береді.

Агенттік «Техникалық байқау» БАЖ-ына ТБО-ға қол жеткізуді енгізу және ұсыну, «Техникалық байқау» ТАЖ-ы деректерді беру үшін бағдарламалық қамтамасыз етуді пайдалану, ТБО қызметіне бақылау мен мониторингті жүзеге асыру, оларға әкімшілік сипаттағы шаралар қабылдау кезінде **сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін анықтады**.

Талдау барысында Комитет техникалық байқау саласындағы проблемаларды шешу бойынша бірқатар шараларды ұсынды:

1) ТБО-ны тіркеу кезінде хабардар етуден рұқсат беру тәртібіне көшу;

2) фотосуретке қойылатын қосымша талаптары бар бірыңғай бағдарламалық қамтамасыз етуді және арнайы бағдарламалық қамтамасыз етуді пайдаланушының іс-қимылын бақылау жүйесін енгізу.

3) ТБО үшін айыппұлдарды ұлғайту және «ҰАТ» АҚ операторының әкімшілік жауапкершілігін көздеу;

4) жеңіл АТК үшін техникалық байқау өткізу мерзімін 7 жылдан 3 жылға дейін қысқарту.

Жалпы, комитеттің ұсыныстары назар аударуға тұрарлық, бірақ оларды іске асыру мынадай сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін ескере отырып түзетілуге тиіс.

**1.2.1 «Техникалық байқау» БАЖ-ына ТБО-ға қол жеткізуді ұсыну кезіндегі тәуекелдер.**

Кәсіпкерлерді ТБО ретінде тіркеудің хабарлама жасау тәртібі, «Қазақстан метрология институты» РМК ақпараттық жүйелерінің «Техникалық байқау» ТАЖ-ы интеграцияланбауы (сынақтардың мерзімі өткен диагностикалық жабдықты пайдалануды болдырмау) жосықсыз тұлғаларға қаржылық шығындарсыз техникалық байқаумен айналысуға мүмкіндік бергендігі сөзсіз. Оларға техникалық тексеруге арналған бөлме мен жабдық қажет емес, өйткені бұл қайта тексерілмейді.

Заңнамалық нормалардың болмауына байланысты, «ҰАТ» АҚ әлеуетті АТО-ны «Техникалық байқау» БАЖ-ына қол жеткізу сатысында бірқатар құжаттардың көшірмелерін ұсыну жолымен техникалық байқау өткізу қабілетін растауға құқықтық тұрғыдан бекітусіз міндеттеуге мәжбүр.

Алайда, бұл әдіс «жалған операторларды» жойып қана қоймай, «ҰАТ» АҚ-да сыбайлас жемқорлыққа алғышарттар жасады, бұл «Техникалық байқау» БАЖ-ына қол жеткізуді іріктеп беруге немесе беруден бас тартуға мүмкіндік берді.

Осылайша қызметтің басталғаны туралы хабарлама беру негізінде, ОТО тізілімге енгізіледі («Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңның 46-бабына сәйкес), содан кейін «Техникалық байқау» БАЖ-ына қол жеткізуге тиіс.

Өз кезегінде, «ҰАТ» АҚ нормативтік-құқықтық бекітусіз БАЖ-ға қол жеткізу үшін, АТО ұсынуға тиіс құжаттардың тізбесін айқындады.

Мысалға, жылжымайтын мүлікке құқық белгілейтін құжаттардың көшірмелері, сондай-ақ тежегіш стендіне, газ анализаторына, түтін өлшегішке, люфтомерге және фаралардың жарық түсіру параметрлерін өлшеуге арналған аспапқа паспорттар мен сертификаттар ұсынылады.

Бұл құжаттарды «ҰАТ» АҚ тиісті материалдық ресурстардың болуын растау үшін айқындаған деп көзделген: ҚТО-ға арналған үй-жай, техникалық байқау жүргізуге арналған жабдық (тежегіш стенд, газ талдағыш, түтін өлшегіш, люфтомер және фаралардың жарық түсіру параметрлерін өлшеуге арналған аспап).

«Техникалық байқау» БАЖ-ына қол жеткізу кезінде «ҰАТ» АҚ   
іс-қимылдары алгоритмі нормативтік құқықтық актілермен бекітілмегенін ескере отырып, оған құжаттарды негізсіз талап етуді ғана көрсетуге болады.

Осыған байланысты, «Техникалық байқау» БАЖ-ына қол жеткізу үшін қажетті құжаттар тізбесін, қол жеткізуден бас тарту негіздерін, сондай-ақ осы қызметті көрсету кезінде «ҰАТ» АҚ іс-қимылдарының нақты тәртібін нормативтік тұрғыдан бекіту орынды.

Сондай-ақ жабдықты сертификаттауды, АТК және жылжымайтын мүлік объектілерін тіркеуді жүзеге асыратын уәкілетті органдардың ақпараттық жүйелерімен интеграциялау арқылы «Техникалық байқау» БАЖ-ын жетілдіру қажет.

«Техникалық байқау» БАЖ-ында құжаттарды адамның қатысуынсыз қабылдауға, оларды жалғандық тұрғысынан автоматты түрде тануға, «Техникалық байқау» БАЖ-ына кіруге мүмкіндік беретін функционалды көздеу керек.

**1.2.2 ТБО-ға мониторинг пен бақылауды жүзеге асыру және оларға шаралар қабылдау.**

ТБО-ға мониторинг пен бақылауды жүзеге асыру кезінде «ҰАТ» АҚ-дағы сияқты, Комитетте де сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтар жасау үшін жағдайлар жасалған.

«Жол қозғалысы туралы» Заңның 1-бабына сәйкес «ҰАТ» АҚ «Техникалық байқау» БАЖ операторы бола отырып, «Техникалық байқау» БАЖ **жүргізу, дамыту, интеграциялау және сүйемелдеу** функцияларына ие.

Бұл оператор өз өкілеттігін асыра отырып, баж тоқтата тұрудың орнына операторлардың «Техникалық байқау» ТАЖ-ға кіруін шектеді. Бұл ретте, қолжетімділікті құқықтық негізсіз, «ҰАТ» АҚ құрған жұмыс 9 адамнан тұратын тобы («Зерде «ҰБХ» АҚ, «ҰАТ» АҚ, «Қазақстанның техникалық байқау орталықтарының Қауымдастығы» ЗТБ қызметкерлері) таңдамалы түрде шектеді.

Мұндай жағдайдың себебі Комитет тарапынан ТБО қызметіне бақылау мәселелерін нақты нормативтік регламенттеудің болмауы, атап айтқанда: тексерулер жүргізу негіздерінің, қандай да бір ТБО-ға қатысты бақылауды жүзеге асыру қажеттігін көрсететін тәуекелдердің, ИТК қызметкері қабылдауға тиіс шаралардың, «ҰАТ» АҚ-мен өзара іс-қимылдың болмауы болып табылады.

Сондай-ақ Комитеттің және КБИ-дің, сонымен бірге «ҰАТ» АҚ-ның жауапты қызметкерлерінің барлық іс-әрекеттерін олардың тарапынан қандай да бір ТБО-ға артықшылық беру фактілеріне жол бермеу мақсатында бекіту талап етіледі.

Жалған диагностикалық карталардан беру белгілеріне автоматты түрде жауап беруге мүмкіндік беретін функционалды әзірлеу және «Техникалық байқау» БАЖ-ға енгізу, сондай-ақ дабыл беру арқылы осындай фактілер туралы КБИ қызметкерлерін хабардар ету (мысалға, жүйеде қызыл түспен осы немесе өзге диагностикалық картаны беру) қажеттілігі бар.

Бұл ретте, сигнал беру Комитет немесе КБИ тиісті шаралар қабылдағанға дейін бүкіл уақыт бойы жүзеге асырылуға тиіс, жүйеде бұл туралы есеп жасалады.

**1.2.3 Жеңіл көлікке техникалық қарауды жүзеге асыру.**

Жоғарыда келтірілген аналитика Қазақстанда жеңіл автокөліктер үшін міндетті техникалық байқау өткізудің формальды рәсімге айналғанын айғақтайды.

Одан басқа, автокөлік иелері ақауларды диагностикалаумен және көлік құралдарын жөндеумен өз бетінше айналысады. АТК-ні техникалық жарамды күйде ұстау жөніндегі міндет «Жол қозғалысы туралы» Заңның 49-бабы   
2-тармағында да бекітілген.

2022 жылдан бастап Ресей Федерациясы ІІМ-нің бастамасымен жеңіл автокөліктерді тексеру тоқтатылды.

Олардың пікірінше, техникалық байқаудан бас тарту қажеттілігі   
жол-көлік оқиғасына техникалық ақаулары бар жеңіл автомобильдер мен мотоциклдердің қатысу ықтималдығының төмен болуымен байланысты – 1,1 және 0,7%.

Осыған ұқсас себептерге байланысты тексеру Қытайда, Австралияда және Американың бірқатар штаттарында жоқ.

Комитет жеңіл көліктер үшін техникалық байқау жүргізуді ықтимал тоқтату мәселесін пысықтауы керек деп есептейміз.

Техникалық байқаудың күшін жою ТБО-ны бақылауды жеңілдететініне назар аудару керек (оның көп бөлігі жеңіл көлік) және қысқа мерзімде шамалы пайда табуға байланысты «жалған операторларды» жояды.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында, бұл ұсынысты ішкі істер органдарымен бірлесіп пысықтау қажет.

**1.3 Жүкті халықаралық тасымалдауды жүзеге асыру үшін, отандық тасымалдаушыларға шетелдік рұқсат бланкілерін беру бойынша қызметтер көрсету.**

«Автомобиль көлігі туралы» Заңның 10-бабына сәйкес, халықаралық автомобиль көлігі нарығында отандық тасымалдаушылардың бәсекеге қабілеттілігі үшін жағдай жасау автомобиль көлігі саласындағы мемлекеттік реттеудің негізгі міндеттерінің біріне жатады.

Комитет осы міндеттің орындалуына жауапты болып айқындалды (Комитет туралы ереженің 14-тармағы).

Шартты түрде тапсырманы іске асыруды екі құрауышқа бөлуге болады:

- шет мемлекеттердің құзыретті органдарымен рұқсат беру құжаттарының бланкілерімен тепе-тең алмасу жұмыстарын ұйымдастыру;

– шет мемлекеттің аумағы арқылы отандық тасымалдаушыларға жол жүруге шетелдік рұқсат бланкілерін (бұдан әрі – ШРБ) беруді ұйымдастыру.

Бірінші бағыт бойынша Комитет халықаралық тасымалдарды жүзеге асыру құқығына шетелдік рұқсат бланкілерімен алмасу мақсатында, 43 шет мемлекетпен үкіметаралық келісімдер жасасуды қамтамасыз етті.

Тепе-теңдік алмасу нәтижесінде аталған мемлекеттер тек 2021 жылы Қазақстанға 158,9 мың ШРБ, ал Қазақстан өз тарапынан 152,7 мың бланк берді, бұл шетелдік тасымалдаушыларға жүктердің жекелеген түрлерін Қазақстанға әкелуге мүмкіндік берді.

Егер ШРБ айырбастау бөлігінде сұрақтар болмаса, онда отандық тасымалдаушыларға бланкілерді беруді ұйымдастыру процесінде бірқатар күрделі проблемалар бар.

ШРБ-ның тасымалдаушылар арасында таралу саласы шектеулі қолжетімділікпен және «коммерцияландырумен» сипатталады.

Талдаумен КБИ бір тасымалдаушыға заңсыз бас тарта отырып, бланкілердің тапшылығын жасанды түрде жасайтыны анықталды, кейіннен бланкілердің негізгі бөлігін оларды одан әрі қайта сату мақсатында, Кәсіпкерлердің үлестес топтарына береді.

Қызметтің осы бағыты бойынша мынадай сыбайлас жемқорлық тәуекелдері айқындалды.

**1.3.1 ШРБ-ның өңірлік таралу тәуекелдері.**

Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 27 наурыздағы №353 бұйрығымен бекітілген Автомобиль тасымалдарының рұқсат беру жүйесін қолдану қағидаларына (бұдан әрі – ШРБ қағидалары) сәйкес Қазақстан Республикасында халықаралық қатынаста, шет мемлекеттердің құзыретті органдарынан ШРБ алғаннан кейін, олар КБИ-ға бөлінуге жатады.

2012 жылдан бері қолданылып келе жатқан мемлекеттік көрсетілетін қызметтердің ескірген кіші жүйесін пысықтау бойынша Комитет қабылдаған шаралар шетелдік рұқсаттарды бөлу мен берудің бизнес-процесін жетілдіру, сондай-ақ ШРБ беру және бөлу жөніндегі талаптарды күшейту жөніндегі нормативтік құқықтық актілерге енгізілген түзетулер бөлігінде оң нәтиже көрсетті, атап айтқанда, олар мыналарды қамтамасыз етуге мүмкіндік берді:

- тасымалдаушылар нақты пайдаланатын көлік құралдары бойынша есептерді қолдану;

- рұқсаттарды басқарылмайтын бөлуді алып тастау.

Рұқсаттарды бөлу мен берудің жаңа автоматтандырылған жүйесі 2021 жылғы 1 қаңтардан бастап қолданылады.

Алайда, ШРБ-ны өңірлерге бөлу тәртібі (бөлу мерзімдері мен кезеңділігі, маршруттардың көлемі мен бағыттарын айқындау критерийлері және басқалары), ШРБ қағидалары мен басқа да нормативтік құқықтық актілерде айқындалмаған.

Комитеттің мәліметтері бойынша, өңірлерге бөлінуге жататын ШРБ көлемдерін «КДБ» АТЖ айқындайды, бұл ретте, ШРБ тасымалдаушыларының өткен жылы игеруі негіз ретінде алынады.

Сонымен қатар талдау көрсеткендей, ШРБ таратудың бұл әдісі тиімді емес. Өңірлер бөлінісінде ШРБ-ның қажетті санын дәл анықтауда қиындық бар. Осыған байланысты, ШРБ-ны КБИ арасында үнемі ауыстырып отыру керек.

ШРБ-ны бөлу және маршруттардың бағыттары бойынша заңдылық байқалмайды.

ШРБ-ның біркелкі бөлінбеуі бланкілердің жетіспеушілігіне әкеліп соғады және Комитетті бір аймақтан алып, екіншісіне жіберу арқылы оларды бір жыл ішінде қайта бөлуге мәжбүр етеді.

Жекелеген өңірлерде ШРБ жетіспеушілігі КБИ-да жасанды тапшылықты құру және мәселені кейіннен оң шешу түріндегі сыбайлас жемқорлық тәуекелдерінің туындауына ықпал етеді.

Қазіргі уақытта Комитет бланкілерді электрондық форматқа көшіру мәселелерін пысықтауда, 43 мемлекеттің құзыретті органдарына хаттар жолданды.

Қазақстанның ұсыныстарын Венгрия, Германия, Грекия, Иран, Латвия, Молдова, Моңғолия, Словакия, Швейцария, Түркия және Украина қолдады.

ИДБ электрондық форматқа ауыстырылғаннан кейін, бланкілерді өңірлер бойынша бөлу мәселесі жойылады деп сенеміз.

Алайда бұл мәселені шешпес бұрын, ШРБ тарату процесін нормативтік түрде реттеу керек.

**1.3.2 Тасымалдаушыларға ШРБ беруден бас тарту кезіндегі тәуекелдер.**

ШРБ алу бойынша мемлекеттік көрсетілетін қызмет тасымалдаушыларға «электрондық үкіметтің» веб-порталы арқылы көрсетіледі.

Комитеттің мәліметтері бойынша ШРБ беруге өтініш, сондай-ақ бланкілер санын есептеу «КДБ» АТЖ-да көзделген автоматты бөлу жүйесін пайдалана отырып жүзеге асырылады.

Дәл осы жүйе ШРБ қағидаларының 29-тармағында көзделген негіздер бойынша ШРБ беруден автоматты түрде бас тартады (құжаттардың және (немесе) олардың мәліметтерінің дәйексіздігі; көрсетілетін қызметті алушының, ұсынылған материалдардың, объектілер мен мәліметтердің Қағидалар талаптарына сәйкес келмеуі; аумақтық органда ШРБ болмауы; ШРБ-ның аумақтық органда болмауы; ШРБ-ның қызметін немесе Мемлекеттік көрсетілетін қызметтерді алуды талап ететін жекелеген қызмет түрлерін тыйым салу туралы заңды күшіне енген сот актісінің болуы).

Сонымен қатар, өңірлерде негіздер бойынша ШРБ беруден бас тартудың жоғары пайызы – аумақтық органда бланкілердің болмауы байқалады, бұл ретте, республика бойынша ШРБ қалдығының үлес салмағы жыл сайын   
30%-ды (30-дан 50 мың бланкке дейін) құрайды.

Өтінімдерді іріктеп зерделеу ШРБ қағидаларының 29-тармағы   
3) тармақшасына сілтеме жасай отырып, КБИ бір тасымалдаушыдан бас тартатынын көрсетті, сол себепті басқа тасымалдаушыларға бланкілер жолдамаға беріледі.

Автоматтандырылған жүйеге енгізілген функционал қиынырақ және тасымалдаушыларға КБИ-да ШРБ болған кезде істен шығу себептерін түсіну қиын. Осыған байланысты ШРБ бөлу мен беруді есептеудің түсінікті алгоритмін әзірлеушілермен келісу және көрсетілетін қызметті алушылардың назарына жеткізу қажет.

ШРБ беруден бас тартудың жүйелілігі, олар болған кезде, «КДБ» АТЖ-да «ШРБ беруден бас тарту» функционалы мінсіз емес екенін және ШРБ жасанды тапшылығын құру түріндегі сыбайлас жемқорлық тәуекелдерінің туындауына ықпал ететінін көрсетеді.

«Мемлекеттік қызметтер туралы» Заңның 19-1-бабы 2 және   
5-тармақтарында Мемлекеттік қызметтер көрсетуден бас тарту үшін толық негіздер белгіленгенін атап өту қажет.

Рұқсат беру құжаттарының болмауына байланысты, қызмет көрсетуден бас тарту осы нормаларда көзделмеген. Бұл ретте, мемлекеттік көрсетілетін қызметтер көрсетуден бас тарту үшін, өзге де негіздер тек заңдармен белгіленуі мүмкін («Мемлекеттік көрсетілетін қызметтер туралы» Заңның 19-1-бабы 5-тармағы).

Осылайша, ШРБ қағидаларының 29-тармағы 3) тармақшасында көзделген негіздер бойынша ШРБ-ны беруден бас тарту заңсыз болып табылады, сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтар жасау үшін жағдайлар жасайды.

**1.3.3 Тасымалдаушыларға ШРБ беру кезіндегі тәуекелдер.**

ШРБ беру процесін талдай отырып, пайдаланылған бланкілерді қайтаруды қамтамасыз етпейтін және көлік құралдары жоқ «қайта сатып алушылар» белгілері бар үлестес компаниялар тобы арасында бланкілерді бөлу фактілері анықталды.

Осылайша, ШРБ-ның 10%-дан астамы (5 мың) ШРБ-ны жалған қызмет белгілері бар бірнеше компаниялар арасында бөлгені анықталды, өйткені олар ШРБ-ны қайтармайды, белсенді емес және жалға алынған көлікті немесе жүктерді тасымалдауға арналмаған көлікті көрсетеді.

«Автомобиль көлігі туралы» Заңның 19-10-бабы 2-тармағына сәйкес, пайдаланылған шетелдік рұқсат беру құжаттары оларды бұрын берген органға қайтарылуға жатады.

Алайда, талданып отырған кезеңде отандық тасымалдаушылар халықаралық тасымалдарға рұқсат беру бланкілерінің 74 мыңнан астамын немесе 20,7%-ын қайтарған жоқ.

Бланкілерді қайтармаудың ықтимал себептерінің бірі – ШРБ алған тасымалдаушылар оларды үшінші тұлғаларға бере отырып, бланкілерді жинауды қамтамасыз ете алмайды және тиісінше КБИ-ны қайтара алмайды.

Сонымен қатар, ШРБ алған тасымалдаушылардың көпшілігінде жеке АТК жоқ, ал олар жалға алған көлік белсенді емес, яғни тасымалдауға қатыспайды. Сонымен қатар, олар ШРБ-ның едәуір көлемін алады.

Бірқатар тасымалдаушылар көрсетілетін жалған қызметті жүзеге асырудың белгілерінің бірі болып табылатын нөлдік салық декларацияларын тапсырды. Олар ШРБ-ның үлкен көлемін алып, олардың қайтарылуын қамтамасыз етпеді.

Бұл жағдайдың себептері заңнамада ШРБ-ның көлікке тиесілік нормаларына қатысты нақты талаптардың болмауы болып табылады.

ШРБ қағидаларының 20-тармағына сәйкес, берілетін шетелдік рұқсаттардың санын есептеу шетелдік рұқсаттардың мерзімдерін бұза отырып пайдаланылатын, қайтарылған, жоғалған, қайтарылмаған, қайтарылған жылжымалы құрамның (жүктерді түсіру үшін механикалық еңкейтілетін тіркемелерді, жартылай тіркемелерді және өздігінен түсірілетін автомобильдерді есепке алмағанда) санын ескере отырып, шетелдік рұқсат бланкілерін автоматты бөлу жүйесін пайдалана отырып жүзеге асырылады.

2020 жылы 5 қазанда «Көліктік деректер базасы» ақпараттық-талдау жүйесінің (бұдан әрі – Әдістеме) базасында ШРБ-ны бөлуді есептеу әдістемесін әзірлеуге техникалық тапсырма бекітілді.

Алайда, аталған әдістеме нормативтік құқықтық актілерге жатпайды, онда сипатталған есеп айырысу алгоритмдері «Автомобиль көлігі туралы» Заңның 19-10-бабы 3-тармағына сәйкес келмейді, оған сәйкес ШРБ-ны тасымалдаушылар арасында бөлу заңнамаға сәйкес жүзеге асырылады.

Сонымен қатар аталған Әдістемеде көзделген алгоритмдер ШРБ-ны тасымалдаушылар арасында дұрыс бөлуді қамтамасыз етпейді, бұл жоғарыда аталған мысалдармен расталады.

Қабылданған шаралар ШРБ-ны «жосықсыз беделі бар» компанияларға берудің ең аз санын 2 ШРБ-ға дейін қамтамасыз етуге мүмкіндік берді.

Әдістемеде қайтарылған, пайдаланылмаған ШРБ есебінен аумақтық инспекцияларда қалыптастырылатын «резерв» көзделген.

Резерв – ШРБ айырбастау квотасы көлемінің 10%-ы және ШРБ бекітілуін қалыптастырғаннан кейін қалған ШРБ саны.

ШРБ-ның пайдаланылмаған саны өткен тоқсанның соңғы күнінде автоматты түрде бекітуден резервке түседі. Осылайша, резерв ШРБ-мен тоқсан сайын толықтырылады.

Бұл ретте, резервтен бланкілерді:

- жүктерді автокөлікпен халықаралық тасымалдауға рұқсат алған тұлғаларға;

- басқа елдерге тасымалдау бағытын өзгерткендерге;

- өздеріне бекітілген бланкілердің барлық санын тиісінше пайдаланған және ШРБ беруге жаңа өтінімдер берген тасымалдаушыларға беру жүзеге асырылады.

Осылайша, резервтің болуы бланкілердің тапшылығын тудыру және оларды «қажетті» тасымалдаушылар арасында бөлу үшін пайдаланылуы мүмкін.

Көліктің бір бірлігіне және тек бір бағытта бір ШРБ бере отырып,   
ШРБ-ны жаппай беруден бас тарту мәселесін қарастыру керек деп санаймыз.

Кейінгі ШРБ сапар аяқталғаннан кейін және тиісті өтінім негізінде пайдаланылған бланк қайтарылғаннан кейін ғана беріледі.

**1.3.4 Жүктерді халықаралық тасымалдауды жүзеге асыруға рұқсат беру куәліктері мен карточкаларын ресімдеу және пайдалану кезіндегі тәуекелдер.**

Жүктерді халықаралық автомобильмен тасымалдауды жүзеге асыруға рұқсат беру куәліктері мен карточкаларын ресімдеу жеке көрсетілетін мемлекеттік қызмет болып табылады.

Бұл құжаттардың болмауы ШРБ ұсынудан бас тартуға негіз болып табылады (ШРБ қағидаларының 19-тармағы).

Сондай-ақ көрсетілетін қызмет автоматтандырылған, оны алу үшін «электрондық үкіметтің» веб-порталы арқылы ЭЦҚ қойылған электрондық құжат нысанындағы сұрау салуды, автокөлік құралын жалдау шартының (автокөлік құралын жалға алған жағдайда) және тахографты мерзімді тексеру (инспекция) туралы куәліктің электрондық көшірмелерін (автомобиль тасымалдаушыларын халықаралық қызметті жүзеге асыруға жіберу қағидаларының 5-тармағы) қоса бере отырып жүгінген жөн. Көлік және коммуникация министрінің 24.08.2011 жылғы №523 бұйрығымен бекітілген халықаралық автомобильмен жүк тасымалдауды жүзеге асыруға автомобильмен тасымалдаушыларға рұқсат беру қағидаларың 5-тармағы, бұдан әрі – Халықаралық тасымалдарға рұқсат беру қағидалары).

Комитет қалған мәліметтерді, оның ішінде автокөлік туралы мәліметтерді, тасымалдаушылар ұсынған мәліметтерді қайта тексеру мақсатында «электрондық үкімет» шлюзі арқылы алады.

«Автомобиль көлігі туралы» Заңға және халықаралық тасымалдарға рұқсат беру қағидаларына сүйене отырып, рұқсат карточкалары жүк автомобильдеріне (рұқсат етілген пайдалы жүктемесі 3,5 тоннадан астам тіркемені қоса алғанда) және жүктердің белгілі бір түрлерін тасымалдауға арналған мамандандырылған автомобильдерге беріледі.

Талдау көрсеткендей, рұқсат карточкалары жеңіл автокөлікке беріледі, нәтижесінде ШРБ одан әрі қайта сату үшін ресімделеді.

Осы тәуекелдерді жою үшін халықаралық жүк тасымалын жүзеге асыруға рұқсат беру куәліктері мен карточкаларын беру және есепке алу процесін автоматтандыру талап етіледі.

Бұл ретте, жеңіл көлікке карточкаларды беруден автоматты түрде бас тартуға, көлік туралы мәліметтердің өзгеруіне (есептен шығару, мемлекеттік нөмірді, АТК иесін өзгерту және т.б.) ден қоюға, оның ішінде карточкалардың қолданылуын тоқтатуға мүмкіндік беретін функционалды әзірлеу мен енгізудің орындылығы бар.

**1.4 Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды халықаралық тасымалдауды ұйымдастыру.**

Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды халықаралық тасымалдау саласындағы Комитеттің қатысуы «Автомобиль көлігі туралы» Заңның 10-бабында көзделген автомобиль көлігі саласындағы мемлекеттік реттеу міндеттерін іске асыру мақсатында қажет.

Жолаушылар мен багажды халықаралық тұрақты тасымалдау әлеуетті тасымалдаушылардың өтінімдері бойынша берілетін Комитеттің рұқсаты негізінде жүзеге асырылады.

Қазіргі уақытта Комитеттің және шет мемлекеттердің құзыретті органдарының рұқсаты бойынша жолаушылар мен багажды халықаралық тұрақты тасымалдауды 117 маршрут бойынша 61 тасымалдаушы жүзеге асырады.

Жалпы, заңнамада белгіленген тәртіпті ескере отырып, тасымалдаудың көрсетілген түріне рұқсат алу процесі жеңілдетілді.

Алайда, Комитет қызметкерлеріне тасымалдаушылардың іс-әрекеттерін манипуляциялауға мүмкіндік беретін сыбайлас жемқорлық тәуекелдері әлі де бар.

**Біріншіден,** әлеуетті тасымалдаушыға рұқсат алу үшін өтініш берушінің жауапты тұлғасының қолымен жеке тігілген, нөмірленген және куәландырылған құжаттармен қоса өтінімді қағаз түрінде ұсыну қажет (Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 26.03.2015 жылғы № 349 бұйрығымен бекітілген Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларының 92-тармағы, бұдан әрі –Жолаушыларды автокөлікпен тасымалдау қағидалары).

Бұл талап кәсіпкерлердің Комитет қызметкерлерімен байланысына жағдай жасайды, сондай-ақ құжаттарды «соқтықтыруға» және тиісті рұқсат беруден негізсіз бас тартуға мүмкіндік береді, өйткені өтініш берушінің құжаттарын тіркеу кезінде тен өтінім қоса берілген құжаттарсыз сканерленеді.

Комитеттің оң қорытындысын алған тасымалдаушылардың құжаттары ғана Комитетте қалады, олар бұл ретте архивте емес, рұқсат беруге жауапты бөлімшеде (Автомобиль көлігі басқармасы) сақталады.

**Екіншіден,** өтінімдерді қарау мерзімдері жоқ.

Жолаушыларды автокөлікпен тасымалдау қағидаларының 94-тармағында шет мемлекеттердің құзыретті органдарына маршрутты ашуға рұқсат алу туралы өтінішхатты жіберу мерзімдері ғана көзделген (барлық құжаттар болған жағдайда, өтінім тіркелген күннен бастап 15 жұмыс күні ішінде).

Басқа мерзімдер, оның ішінде құжаттардың толықтығы тұрғысынан өтінімдерді алдын ала қарау белгіленбеген.

Бұл ретте, практикаға құқықтық бекітусіз, Комитет төрағасының бұйрығымен құрылған комиссияның барлық өтінімдерді қарауы енгізілді.

Осылайша, мысалға, ұсынылған құжаттар пакетінің толық болуын немесе мөрдің жоқ екендігін білу үшін, әлеуетті тасымалдаушы екі апта немесе одан да көп уақыт күтуі керек.

**Үшіншіден,** рұқсат құжаттарын беруден бас тарту үшін маңызды емес негіздерді белгілеу.

Мәселен, Жолаушыларды автокөлікпен тасымалдау қағидаларының   
101-тармағының тәртібімен әлеуетті тасымалдаушыларға рұқсат беруден мынадай маңызды емес негіздер бойынша бас тартылады:

1) егер қоса берілген құжаттар тігілмесе, нөмірленбесе және олардың толықтығы қамтамасыз етілгеніне қарамастан, мөрмен расталмаса;

2) егер ұзындығы 250 км-ден астам ашылатын және жұмыс істеп тұрған тұрақты халықаралық маршруттардың бастапқы және аралық пункттері бойынша қозғалыс кестесіндегі айырмашылық 1 сағаттан аз, ал 250 км-ге дейін – 15 минуттан аз болса.

Сонымен қатар бұл мәселелерді рұқсат берілгеннен кейін реттеуге болады, әсіресе, маршрут бойынша қозғалыс кестесі, сондай-ақ жолаушылар мен багажды тасымалдау тарифтері автомобиль көлігі саласындағы уәкілетті органның жауапты тұлғасының қолымен расталады (Жолаушыларды автокөлікпен тасымалдау қағидаларының 92-тармағы).

3) егер тасымалдаушы балалар билетінің бағасын көрсетпесе.

Алдыңғы жағдайдағы сияқты, тарифтерді «Автомобиль көлігі туралы» Заңның 20-бабы 1-тармағының 5) және 6) тармақшаларына (балалар билеттерінің құнын айқындайды) сілтеме жасай отырып, рұқсат берілгеннен кейін реттеуге болады.

Сонымен қатар Комитет қызметкерлері елеусіз негіздер бойынша бас тарта отырып, профилактикалық медициналық куәландыруды жүзеге асыруға медицина қызметкерімен жасалған жалған не мерзімі өткен шарттар ұсынатын адамдарды тасымалдауға жібереді.

Кейбір тасымалдаушылар медициналық қызметкерлерімен жасалған шарттар ұсынды, онда қызмет көрсету орны маршруттың бастапқы нүктелеріне сәйкес келмеді.

**Төртіншіден,** сол бағыттар бойынша әлеуетті тасымалдаушылардың өтінімдері бойынша бірнеше рет бас тарту жолымен рұқсат беру процесін созу.

Мұндай фактілер жүйелі сипатқа ие болды және тасымалдаушыларды Комитет қызметкерлерімен байланыс орнатуға мәжбүр етті.

Бұл ретте, жоғарыда аталған тасымалдаушылар өздерінің өтінімдерінде бірнеше рет өтінімдер берілгенін, барлық ескертулер жойылғанын және Комитеттің бейінді басқармасының қызметкерлерімен келісілгенін атап өтті.

Аталған факторларды ескере отырып, құжаттардың толық топтамасы ұсынылмаған немесе көліктің техникалық пайдалану және еңбек заңнамасының талаптарына (техникалық байқау, тахограф) және басқа да негіздерге сәйкес келмеуі жағдайында, тасымалдаушылар мен әлеуетті тасымалдаушылардың өтінімдерін қабылдау процесін автоматтандырудың, оларды беру кезінде оларды автоматты түрде қабылдамаудың орындылығы бар.

Сонымен қатар жолаушыларды қауіпсіз тасымалдауды қамтамасыз ету үшін, қажетті және халықаралық шарттарда белгіленген құжаттардың тізбесін қайта қарау талап етіледі.

**II. ТЕМІР ЖОЛ КӨЛІГІН БАҚЫЛАУ ЖӘНЕ РЕТТЕУ**

**2.1 Темір жол көлігін бақылауды жүзеге асыру.**

Комитет пен КБИ қызметін талдағаннан кейін, аталған қылмыстардың жасалуына ықпал еткен және жалпы сыбайлас жемқорлыққа жағдай жасайтын бірқатар тәуекелдер анықталды.

Комитетте темір жол көлігі саласындағы мемлекеттік саясатты жүзеге асыру функциялары 3 Басқармаға (темір жол көлігі және жолаушылар тасымалы, темір жол және су көлігіндегі бақылау, темір жол инфрақұрылымы) бекітілген.

Комитетке оның Ережесіне сәйкес 9 бақылау функциясы берілген, бақылау функцияларының басым бөлігін КБИ жүзеге асырады.

Сонымен қатар, тексерулердің темір жол көлігі саласындағы барлық **субъектілерді қамтымайтыны** анықталды.

Тексеру материалдарын іріктеп талдау шаруашылық жүргізуші субъектілердің бұзушылықтарының негізгі түрлері жүйелі сипатта болатынын, жиі жасалатын бұзушылықтарға мыналар жататынын көрсетті:

- жолдың жоғарғы құрылыстарының материалдарының тозуы;

- ақаулы аралық және түйіспелі бекіткіштер;

- рельс жолы енінің нормадан ауытқуы.

Алайда КБИ жұмысының сипаты тек бұзушылықтарды анықтауға бағытталған, оларды болдырмау бойынша алдын алу шаралары қабылданбайды.

Бұл кемшіліктер туралы 2019 жылы Бас көлік прокуратурасы айтқан болатын.

Бұл арада жағдай өзгерген жоқ. Іс жүзінде КБИ қызметін талдауға сүйене отырып, әрбір инспекция шаруашылық жүргізуші субъектілерде, негізінен қандай да бір көлік оқиғасы (апат, вагондардың түсуі және т.б.) басталғаннан кейін тексерулер тағайындайды. Аналитикалық жұмыс жүргізілмейді, алдын алу шаралары қабылданбайды.

Тексеру қорытындысы бойынша КБИ қызметкерлері бұзушылықтарды жою туралы үйғарым береді. Алайда заңнамадағы олқылықтарға байланысты, ұйғарымдар бойынша бұзушылықтарды қарау және жою мерзімдерін лауазымды адамдар дербес анықтайды (бірнеше аптадан 2 айға дейін немесе одан да көп).

Осылайша, анықталған бұзушылықтарды жою мерзімдері регламенттелмегенін және тараптардың келісімі бойынша енгізілетінін ескере отырып, сыбайлас жемқорлық құқық бұзушылықтардың туындау қаупі бар.

**2.2 Темір жол тасымалдаушыларын субсидиялау.**

Әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушылардың шығыстарын ұзақ мерзімді субсидиялау көлемін айқындау әдістемесіне сәйкес (Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 24.02.2015 жылғы №167 бұйрығымен бекітілген, бұдан әрі – Субсидиялау әдістемесі) алдағы қаржы жылына арналған субсидиялау көлемі тиісті тасымалдаушы қызметінің алдыңғы кезеңі негізге алынатын тасымалдаушылардың кірістері мен барлық шығыстары арасындағы айырманың болжамды көрсеткіштері бойынша қалыптастырылады (шығыстардың көрсетілген алты бабынан басқа, жалақы мөлшері, мүкәммал құны және басқалары да ескеріледі) (мысалға, 2021 жылға арналған кірістерді жоспарлау кезінде 2019 жылғы кірістер пайдаланылды).

Кейіннен тасымалдаушыларға берілген субсидиялардың негізділігі тасымалдаушылардың жолаушылар тасымалын жүзеге асыру барысында шеккен шығыстардың негізгі 6 бағыты бойынша есептерімен расталады: вагондарды жалға алу, сатып алу және ұстау, сондай-ақ вокзалдар мен анықтамалық қызметтердің көрсететін қызметтері (қосымша субсидияланатын шығыстар тізбесіне 2021 жылдан бастап Заңның өзгертілген нормаларына сәйкес, МТЖ және локомотив тартымы қызметтері енгізілген «Темір жол көлігі туралы» көрсетілетін қызметті беруші «ҚТЖ» ҰК» АҚ атынан тікелей Комитетпен жабылады).

Осылайша, Комитет көрсетілген 6 бағыт бойынша тасымалдаушылардың шығыстарын мақсатты түрде субсидиялайды.

Сонымен қатар, субсидияларды есептеудің бұл тетігі субсидиялардың мөлшері тікелей байланысты болатын немесе тасымалдаушылардың шығындарын өтемейтін шығыс бөлігін ұлғайту бойынша тәуекелдер тудырады.

Атап айтқанда, тасымалдаушылардың нақты кірістері мен шығыстарын зерделей отырып, көбінесе, тасымалдаушылар кірістерінің болжамды көрсеткіштерден ерекшеленетіні анықталды, бұл, тиісінше, субсидиялау сомаларын бөлудің біркелкілігіне әсер етеді.

Сонымен қатар, тасымалдаушылар сатып алу рәсімінің капиталды қажетсінуіне және жолаушылар вагондары құнының жыл сайынғы қымбаттауына (теңге бағамының өзгеруіне) байланысты субсидиялар ала отырып, вагон паркін жаңарту жөнінде толық шаралар қабылдамайды.

Вагондарды жалға алу ерекшелігін ескере отырып, тасымалдаушыларда шарт жасасу мүмкіндігі жоқ, онда жалға беруші вагондар паркін айына 4 күн немесе күн сайын ұсынады, өйткені соңғысы негізгі құралды барынша пайдалануға мүдделі.

Шығындардың тұрақты сипатын (амортизация, қарыздар бойынша шығыстар, вагондарды жөндеудің жоспарлы түрлері) ескере отырып, жылжымалы құрамның иесі вагондарды ұстау шығындарын жабу үшін ай сайынғы шығындарды жалдау мерзіміне бөлуге мәжбүр болады, осылайша мөлшерлеме шығындардың жалпы көлемін өзгертпестен өседі.

Сонымен қатар, вагондарды бірнеше рет қабылдау-тапсыру жағдайында жалға алу шығындарының, демек, қажетті субсидиялардың мөлшерінің ұлғаю қаупі бар, бұл вагон иесінде қосымша шығындардың пайда болуымен байланысты (вагондарды поезды қалыптастыру пунктіне ауыстыру, вагондарды тұру кезеңінде күзету және т.б.).

Шығыстардың көрсетілген ұлғаюына жол бермеу мақсатында, жалдау кезеңінде толық кезең (ай, жыл) көрсетілетін практика қалыптасты.

Вагондарды тәуліктік жалға алу белгілері басқа жеке тасымалдаушылардың есептілігін талдау кезінде де анықталған.

**2.2.1 Шығыстары бюджет қаражаты есебінен ұзақ мерзімді субсидиялауға жататын әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушыларды айқындау жөніндегі тендерлерді ұйымдастыру және өткізу.**

Субсидия алу үшін, ең алдымен, әлеуметтік маңызы бар маршрутты анықтау қажет.

Екіншіден, шығыстары бюджет қаражаты есебінен ұзақ мерзімді субсидиялауға жататын әлеуметтік маңызы бар қатынастар бойынша жолаушылар тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушыларды айқындау жөніндегі тендерді (бұдан әрі – Тендер) ұтып алу қажет.

Үшіншіден, тиісті шарт жасасу.

Талдау көрсеткендей, Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2014 жылғы 8 желтоқсандағы №247 бұйрығымен бекітілген Облысаралық әлеуметтік маңызы бар жолаушылар қатынастарының тізбесіне (бұдан әрі – Қатынастар тізбесі) маршруттарды қосу және алып тастау рәсімі жоғары тұрған органдар мен лауазымды адамдардың тапсырмалары, депутаттар мен халықтың сұрау салулары негізінде тиісті бұйрыққа өзгерістер енгізу жолымен жүзеге асырылады (Көлік комитеті қызметкерлерінің ауызша түсіндірмелеріне сәйкес).

Сонымен қатар хабарламалар тізбесіне сәйкес, қоғамның және мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық жағдайына әсер ететін, 4 критерийге сәйкес келетін хабарлама: мемлекеттік маңызы, баламасыздығы, әлеуметтік маңызы, қолжетімділігі әлеуметтік маңызы бар деп танылады.

Алайда, осы критерийлердің анықтамалары оларды қолдану ерекшеліктерін белгілемейді. Белгіленген негіздер мен негіздердің «бұлыңғырлығы» әлеуметтік маңызы бар хабарламалар қатарына тек уәкілетті тұлғалардың субъективті қалауы бойынша, оның ішінде оларды одан әрі субсидиялау мақсатында ғана енгізуге мүмкіндік туғызады.

Өз кезегінде, Тендер электрондық форматта өткізілмейді, бұл Комитет қызметкерлеріне әлеуетті тасымалдаушылармен байланысуға мүмкіндік береді.

Шартқа өзгерістер енгізу негіздерінің толық тізбесі болмағандықтан, ол ағымдағы жағдайға сүйене отырып, Тараптардың өзара келісімі бойынша түзетілуі мүмкін.

Осылайша, әлеуметтік маңызы бар бағыттар бойынша темір жол көлігімен жолаушылар тасымалдаушыларын таңдаудың қолданыстағы тетігі түбегейлі қайта қарауды талап етеді.

**III. СУ КӨЛІГІН РЕТТЕУ**

**3.1 Су көлігін бақылау және қадағалау.**

Көліктегі, оның ішінде судағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету Комитет қызметінің басым бағыты және оның негізгі міндеттерінің бірі болып табылады.

Аталған міндеттерді іске асыру мақсатында, Комитет пен оның аумақтық бөлімшелеріне бақылау және қадағалау функциялары берілген, сондай-ақ бұзушыларға қатысты ден қою шараларын қабылдауға уәкілетті.

Алайда, әдетте, бұл сыбайлас жемқорлықпен қатар жүретін бақылау және қадағалау функцияларын жүзеге асыру.

Су көлігі саласы да ерекшелік болған жоқ, талдау арқылы сыбайлас жемқорлыққа жағдай жасайтын бірқатар тәуекелдер анықталды.

Осы саладағы жүйелі проблемаларды көлік прокуратурасы органдары жүргізген тексерулердің нәтижелері және құқық қолдану практикасын талдау көрсетеді.

Мәселен, Комитеттің аумақтық бөлімшелері кемелерді қарау жөніндегі функцияны толық көлемде іске асырмайды, бақылаумен су көлігінің аз ғана бөлігі ғана қамтылады.

Өзен кемелерін тексеру 2021 жылға арналған флоттағы апаттылықтың алдын алу жөніндегі іс-шаралар жоспары шеңберінде бекітілетін КБИ графиктері негізінде жүргізіледі. Алайда, тексеріп – қарау графигіне енгізу бойынша объектілерді іріктеу критерийлері жоқ.

Бұл кемшіліктерге 2020 жылы көлік прокурорлары да назар аударды, бірақ Комитет тиісті шаралар қабылдаған жоқ.

Іс жүзінде Комитет өздігінен шеттетілді, олар аумақтық КБИ-дің алынған мәліметтерін талдамайды.

КБИ инспекторларының бақылау субъектілерімен **«тікелей байланысының»** болуы кеме иелерінің жауапкершіліктен алшақтатуына мүмкіндік береді.

Құқықтық регламенттің болмауы салдарынан аумақтық КБИ тексеру актілерін тіркеуді есепке алмайды, мұндай тексерулерді есепке алу бойынша ақпараттық база жоқ, бұл сыйақы үшін соттарды қарау нәтижелерін өзгерту, сондай-ақ белгілі бір субъектіні бірнеше рет қарау мүмкіндігіне байланысты сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін тудырады.

Сонымен қатар тексеру актілерінің өзі қатаң есептілік бланкілері болып табылмайды, интернетте еркін қолжетімді, бұл қажет болған жағдайда, кедергісіз ауыстыруға/ауыстырып қоюға мүмкіндік береді.

Осы тәуекелдерді жою үшін, тексерулердің нақты уақытын тіркеуге мүмкіндік беретін осы процесті автоматтандыру қажет.

Комитет кемелерді қарап шығу актілерін есепке алуды автоматтандыру бойынша әзірлеуді, сондай-ақ кемені қарап шығу уақытын, анықталған бұзушылықтарды (фото және видео материалдар) және жұмыс көлемін тіркеуді ескере отырып, кемені қарап шығу актісінің нақты уақыт режимінде толтырылуын қадағалауға мүмкіндік беретін теңіз порттарында кемелерді қарап-тексеруді есепке алудың онлайн бағдарламасын құруды жоспарлап отыр.

КБИ-да темір жол көлігімен ұқсастығы бойынша нұсқамаларды орындаудың әртүрлі мерзімдері көрсетіледі, бұл оларға дискрециялық кең өкілеттіктер береді.

Сондай-ақ, талдауда лауазымды тұлғалар мен кәсіпкерлік субъектілеріне қатысты шаралар қолданбауда көрсетілген әкімшілік құқық бұзушылықтарды жасыру фактілері анықталды.

Егер жеке, лауазымды немесе заңды тұлғаның меншігінде болған су көлігі кемені басқаруға құқығы жоқ адамға кемені басқаруға жіберілген жағдайда, сондай-ақ куәлігі жоқ адамға осы кемені басқару берілген болса, онда кеме иесі ӘҚБтК-нің 581-бабы 1-бөлігі бойынша жауаптылыққа жатады (шағын көлемді кемені басқаруға жіберу) ӘҚБтК-нің 581-бабының 2-бөлігі (шағын көлемді кемені басқаруға жіберу), сондай-ақ ӘҚБтК-нің 582-бабының 2-бөлігі бойынша (басқаруды беру).

Дегенмен, аумақтық КБИ қызметкерлері аталған баптар бойынша әкімшілік хаттамалар **жасамайды**.

**3.2 Су көлігі саласында қызметтер көрсету.**

Кемелердің техникалық қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында, олар «Ішкі су көлігі туралы» (бұдан әрі – Су көлігі туралы заң) және «Сауда мақсатында теңізде жүзу туралы» заңдарға сәйкес куәландырылуға жатады.

Кемелерді куәландыру жөніндегі өкілеттіктерді «Қазақстан су жолдары» РМҚК (бұдан әрі – РМҚК) берді.

«Ішкі су көлігі туралы» Заңның 16-бабы 3-тармағына сәйкес, кеме иесінің кінәсінен қайта куәландыруды және кезектен тыс куәландыруды қоспағанда, ішкі су көлігі өтеусіз негізде куәландырылуға жатады. РМҚК-ні тегін куәландыру үшін 2019-2021 жылдар ішінде бір көзден алу тәсілімен мемлекеттік сатып алу туралы шарттар негізінде, 276 млн. теңгеден астам қаражат аударылды.

Қалған кемелер ақылы негізде куәландырылуға жатады.

РМҚК көрсететін осы қызметтердің құны Көлік комитеті Төрағасының бұйрығымен бекітілген бағалар бойынша есептелгенін атап өткен жөн.

Тиісінше, 2018-2021 жылдар кезеңінде Комитеттің ведомстволық бағынысты ұйым өндіретін және өткізетін тауарлардың (жұмыстардың, көрсетілетін қызметтердің) бағасын уақтылы бекітпегені байқалады.

Нәтижесінде, ведомствоға бағынысты ұйым уәкілетті орган бекіткен бағалар мен тарифтерсіз, ақылы қызметтер көрсетуді жүзеге асырды.

Бұл ретте, Комитет қызметкерлері көрсетілген бағаларды жоспарлау және бекіту кезінде Көлік, коммуникация және туризм министрінің әділет органдарында тіркелмеген 1999 жылғы 24 қыркүйектегі №652-I, ескірген бұйрығын қолданды.

Осы талдауды жүргізу сәтінде салалық заң және Қазақстан Республикасының өзге де заңдары деңгейінде ведомствоға бағынысты ұйым өндіретін және өткізетін тауарлардың (жұмыстардың, көрсетілетін қызметтердің) бағасын айқындау тәртібін, талаптарын, критерийлері мен әдістемесін регламенттейтін нормативтік құқықтық актілерді әзірлеу жөніндегі Комитеттің құзыреті бекітілмеген, бұл, әрине, көрсетілген бағаларды, сондай-ақ РМҚК көрсететін қызметтерге бағаларды есептеудің заңдылығы мен негізділігін бекіту кезінде Көлік, коммуникация және туризм министрінің бұйрығын Комитеттің қолдану заңдылығына күмән келтіретіндігі сөзсіз.

«Шағын көлемді кемелерді және оларға құқықтарды мемлекеттік тіркеу» мемлекеттік қызметін көрсету кезінде **сыбайлас жемқорлық тәуекелдері** бар.

Мемлекеттік көрсетілетін қызмет материалдарын іріктеп зерделеу арқылы КБИ қызметкерлері мемлекеттік көрсетілетін қызметті алу процесінің қасақана күрделену фактілеріне жол беретіндігі анықталды.

**3.3 Кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бөлінген мемлекеттік қаражатты ұйымдастыру және жұмсау.**

ИИДМ стратегиялық көрсеткіштерінің бірі өзен көлігімен жүк тасымалдау көлемі болып табылады.

2020 жылы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросының деректеріне сәйкес, жүктерді тасымалдау көлемі іс жүзінде нысаналы **стратегиялық көрсеткіштің 61%-ын ғана құрады**.

Сонымен қатар, Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 23 қыркүйектегі №738 бұйрығымен бекітілген Кеме қатынайтын су жолдарымен кемелердің жүзуі туралы есептілікті жасау қағидаларына сәйкес, кеме иелері растайтын ведомстволық статистикалық есептіліктің деректері бойынша нысаналы стратегиялық көрсеткіш 2018-2020 жылдары **100%-ды** құрады.

Осылайша, ведомстволық статистикалық есептілік пен ресми статистикалық ақпарат арасында алшақтық байқалады, бұл кеме қатынасының қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында қандай да бір шешім қабылдауға теріс әсер етеді.

Жүк тасымалы мен жолаушылар ағынының тұрақты төмендеуі талап етілмеген учаскелерде су жолдарына қызмет көрсету қажеттілігінің жоқ екендігін көрсетті.

Жалпы Республика бойынша кеме қатынасы жолдарының талап етілмеген учаскелерінің ұзындығы 1 936,6 км немесе кеме қатынасы навигациялық жағдайымен қамтамасыз етілген қызмет көрсетілетін су жолдарының 48%-ын құрады.

Алайда, Комитет кеме қатынасы қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік тапсырманың көлемін азайту бойынша тиісті шараларды (кеме қатынасы жолдарының учаскелерін қысқарту) РМҚК қызмет көрсететін ішкі су жолдарының кеме қатынасы мен жүк ағындарының қарқындылығына талдау жүргізгеннен кейін, 2020 жылы ғана қабылдады.

Себебі, Комитеттің кеме қатынасының қарқындылығын талдау және су жолдарын күтіп-ұстау жөніндегі жұмыстарды жүргізу қажеттілігін уақтылы жаңғырту жөніндегі міндетін нормативтік регламенттелеуі болды.

Сонымен қатар, жыл сайынғы мұндай талдау 2016-2017 жылдары кеме қатынасының талап етілмеген учаскелерін қаржыландыруды қысқарту жөнінде шаралар қабылдауға және тиісінше бюджет қаражатын тиімді жұмсауға мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, 2020 жылдың желтоқсан айының соңында бюджеттік бағдарламалардың әкімшілеріне бюджеттік жоспарлау жөніндегі орталық уәкілетті органмен келісу бойынша тиісті саланың (саланың) орталық уәкілетті органдары айқындайтын тәртіппен мемлекеттік тапсырманың құнын қалыптастыруға нұсқама берілгенін атап өткен жөн (Бюджет кодексінің 34-бабының 5-тармағы).

Алайда, ИИДМ осы уақытқа дейін «Кеме қатынасы жағдайында су жолдарын қамтамасыз ету жөніндегі жұмыстардың (көрсетілетін қызметтердің) құнын айқындау және шлюздерді ұстау» 1-қосымшасымен индустрия және инфрақұрылымдық даму саласындағы зерттеулердің, консалтингтік көрсетілетін қызметтердің және мемлекеттік тапсырманың құнын айқындаудың тиісті қағидаларын бекітпеген.

Мемлекеттік тапсырма шеңберінде техникалық флот кемелерін жөндеуге қатысты бірқатар мәселелер бар.

Орташа жөндеуді жоспарлау және жүргізу мерзімі сақталмады (бес жылда бір рет). Бірқатар кемелер бойынша орташа жөндеу екі жылда бір рет кезеңділікпен жүргізілді.

2020 жылы жөндеуге жататын кемелер саны жеті бірлікке қысқарған кезде, көрсетілетін қызметтер сомасы қосымша 120,1 млн теңгеге өсті, бұл бастапқы соманың 10%-ын құрады.

Кемелерді жөндеуге арналған шығыстарды жоспарлау және мұндай жұмыстарды нақты жүргізу кезінде ағымдағы жөндеу сомасының орташа жөндеу сомасынан едәуір асып кету фактілеріне жол берілді.

Айтарлықтай бюджет қаражаты жоспарланды және іс жүзінде оларды жөндеудің экономикалық орындылығы болмаған кезде, кемелерді жөндеуге жіберілді.

Есептен шығаруға жататын кемелерді жөндеуге бюджет қаражатын бөлудің көптеген фактілері анықталды.

Кемелердің нөлдік баланстық құнына және аталған кемелерді есептен шығару үшін негіздердің болуына қарамастан, 2019-2021 жылдар ішінде оларды жөндеуге 100 млн. теңгеден астам қаражат жұмсалды.

Сонымен қатар, кемелерді орташа және ағымдағы жөндеуден өткізудің, содан кейін оларды есептен шығару көптеген фактілері анықталды.

Жоғарыда аталған кемелердің ағымдағы және орташа жөндеуді жүргізер алдындағы қалдық баланстық құны жөндеу жүргізуге бөлінген сомадан нөлге немесе екі немесе одан да көп есе аз болды.

Кемелерді жөндеу процесінің жабық сипатына байланысты, сондай-ақ кәсіпорынның филиалының техникалық қадағалауды жүзеге асыруына байланысты мұндай кемелер бойынша жалған жөндеу жұмыстарын жүргізу фактілері алынып тасталмайды.

Анықталған кемшіліктер бюджет қаражатының негізсіз шығындарының тәуекелдерін олардың жұмсалуын бақылауды жүзеге асырудың мүмкін болмауы, шығындарды негізсіз асыра бағалау тәуекелдері, сондай-ақ бюджет қаражатын оңтайлы және тиімді пайдаланудың төмендеуі себебінен қалыптастыруға ықпал етеді.

**Сыбайлас жемқорлыққа қарсы қызмет**