

**ЕЭК ООН**

# **Разработка политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив по каршерингу и карпулингу Казахстан**



**ОРГАНИЗАЦИЯ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ  
НАЦИЙ**

**Разработка политики устойчивой  
городской мобильности в рамках  
инициатив по каршерингу и  
карпулингу**

**Казахстан**



Организация Объединенных Наций

Женева, 2023

© Организация Объединенных Наций, 2023 год  
Все права защищены во всем мире

Заявки на воспроизведение выдержек или фотокопирование для целей продажи следует направлять в Центр по Проверке Авторских прав на веб-сайте [copyright.com](https://copyright.com).

Все другие вопросы о правах и лицензиях, включая о вспомогательных правах, должны быть направлены по адресу:

United Nations Publications  
405 East 42nd Street, S-09FW001  
New York, NY 10017  
United States of America  
Веб-сайт: <https://shop.un.org>

Выводы, толкования и заключения, изложенные в настоящей публикации, принадлежат ее автору(ам) и необязательно отражают мнения Организации Объединенных Наций или ее должностных лиц или государств-членов.

Ссылки, содержащиеся в настоящей публикации, приводятся для удобства читателя и являются достоверными на момент ее издания. Организация Объединенных Наций не несет ответственности за точность представленной на веб-сайтах информации и за их информационное наполнение в будущем.

Настоящая публикация издана на английском и русском языках.

Данная работа является публикацией Организации Объединенных Наций, изданной Европейской экономической комиссией ООН.

Фотографии предоставлены: титульная страница, стр. 5, 7, 10 ([depositphotos.com](https://depositphotos.com))

ECE/TRANS/338

eISBN: 978-92-1-002861-5

## **ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)**

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК ООН помогает 56 государствам-членам в Европе, на Кавказе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее целями устойчивого развития (ЦУР). ЕЭК ООН служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Нормы, стандарты и конвенции, разработанные в ЕЭК ООН в области окружающей среды, транспорта, торговли, статистики, энергетики, лесного хозяйства, жилищного хозяйства и землепользования, инноваций или народонаселения, являются практическими инструментами для улучшения повседневной жизни людей. Многие из них используются во всем мире, а в работе ЕЭК ООН принимает участие ряд стран, не входящих в регион.

Благодаря используемому ЕЭК ООН многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолевать общие трудности. Обладая уникальными организационными возможностями, ЕЭК ООН способствует развитию сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами на страновом и региональном уровнях.

## ТРАНСПОРТ В ЕЭК ООН

Сегодня ЕЭК ООН обслуживает 59 конвенций Организации Объединенных Наций о внутреннем транспорте. Некоторые из конвенций являются глобальными либо по своему замыслу, либо потому, что их успех привел к тому, что они вышли за пределы региона ЕЭК ООН. Помимо обсуждения поправок к существующим правовым документам, ЕЭК ООН активно способствовала разработке новых правовых документов. Её нормативная деятельность расширяется за счет разработки методологий, руководств и определений по таким темам, как транспортное планирование, сбор данных и сбор транспортной статистики. Работа ЕЭК ООН в области транспорта регулируется Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) и его 20 рабочими группами, которые, в свою очередь, получают поддержку более чем 40 официальных и неформальных групп экспертов и сотрудничают с 11 договорными органами (Административными комитетами). Ежегодные сессии ИТЦ являются ключевыми моментами этой комплексной межправительственной работы, когда результаты работы всех вспомогательных органов, а также Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН представляются членам ИТЦ и договаривающимся сторонам.

Помимо обслуживания ИТЦ и его вспомогательных органов, Отдел также обслуживает другие межправительственные органы, в том числе Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ, а также 11 договорных органов Организации. Правовые документы наций и Исполнительный совет МДП. В сотрудничестве с ЭСКАТО ООН Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН поддерживает Специальную программу Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА). Он также ежегодно чередуется с ЭСКАТО ООН в качестве секретариата Тематической рабочей группы СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и связности. В сотрудничестве с Отделом окружающей среды ЕЭК ООН и ЕРБ ВОЗ Отдел обслуживает Общеввропейскую программу по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ). Он обеспечивает управление и надзор за проектами Трансъвропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и Трансъвропейской железной дороги (ТЕЖ). Отдел поддерживает присоединение к правовым инструментам ООН и их применение посредством политического диалога, технической помощи и аналитической деятельности с приоритетом содействия региональному и субрегиональному сотрудничеству и наращиванию потенциала. Наконец, с 2015 года в ЕЭК ООН размещается секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, а с 2018 года — секретариат Фонда безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (ФБДД ООН).

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	1
Определения и понятия.....	1
Определения.....	1
Как работает каршеринг в Российской Федерации (город Москва).....	2
Факторы успеха бизнес-моделей каршеринга .....	2
Контекст в Республике Казахстан: Национальный уровень.....	3
Контекст на местном уровне: пример города Астаны .....	5
Городской транспорт в городе Астана: Перспективы развития.....	8
Потенциал каршеринга и карпулинга для сокращения выбросов CO <sub>2</sub> .....	10
Количественная оценка потенциала сокращения выбросов CO <sub>2</sub> в схемах каршеринга в Казахстане .....	11
Правовой контекст, связанный с автомобильным транспортом в городе Астана.....	14
Национальное и местное законодательство в области пассажирских перевозок .....	14
Этапы и рекомендации.....	14
Заключение .....	17
Приложение А.....	18
Приложение Б.....	19
Приложение В.....	20
Приложение Г .....	20
Приложение Д.....	21
Приложение Е.....	21
Приложение Ж.....	22

## ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1	Анализ моделей каршеринга.....	2
Таблица 2	Автомобильные пассажирские перевозки в Казахстане на 1 января 2022 года .....	3
Таблица 3	Основные характеристики двух каршеринговых компаний, действующих в городе Алматы.....	8
Таблица 4	Доля режима в домохозяйстве, владеющем автомобилем, до и после подписки на схему каршеринга.....	12
Таблица 5	Наличие автобусов, зарегистрированных на территории Республики Казахстан.....	18
Таблица 6	Наличие зарегистрированных автотранспортных средств на 1 июля 2022 года .....	19
Таблица 7	Зарегистрированные автобусы (по году выпуска) на 1 июня 2022 года .....	20
Таблица 8	Перевозки пассажиров в Республике Казахстан за 1 полугодие 2018 года – 1 полугодие 2022 года (тыс. человек) .....	20
Таблица 9	Данные по нерегулярным и таксомоторным перевозкам на 1 июля 2022 года.....	21
Таблица 10	Распределение перевозчиков по видам пассажирских перевозок по регионам Казахстана на 1 июля 2022 .....	21

## ПЕРЕЧЕНЬ РИСУНКОВ

Рисунок 1	Выбросы CO <sub>2</sub> при транспортировке среднестатистического домохозяйства - до подписки на каршеринг / после подписки на схему каршеринга.....	11
Рисунок 2	Лица, не являющиеся владельцами автомобилей: выбросы CO <sub>2</sub> до/после оформления подписки на каршеринг .....	12
Рисунок 3	Выбросы CO <sub>2</sub> пассажирами в зависимости от подписки на схему каршеринга.....	13
Рисунок 4	Рекомендуемые для государственных органов действия по развитию каршеринга и карпулинга.....	15

## Введение

Данная публикация подготовлена в рамках проекта «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу». Целью этого проекта являются улучшение понимания разработчиков национальной политики в Центральной Азии основных требований для внедрения инициатив по каршерингу и карпулингу, а также повышение потенциала национальных и местных разработчиков политики в Центральной Азии для разработки и внедрения политики устойчивого развития транспорта, ориентированной на инициативы по каршерингу и карпулингу. Проект, в частности, охватывает Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан.

Публикация предназначена для разработчиков политики Республики Казахстан, стремящихся создавать и регулировать подобные инициативы на национальном и местном уровнях.

## Определения и понятия

Устойчивое развитие является основным компонентом современной международной политики, нацеленное на решение проблемы урбанизации и включающее экономическое и социальное развитие, безопасность и охрана окружающей среды. Важной тенденцией в устойчивом развитии городской транспортной инфраструктуры является коллективное использование дорожной сети, где каршеринг и карпулинг могут дополнять общественный транспорт.

## Определения

Каршеринг и карпулинг являются ключевыми примерами экономики совместного потребления, основанной на идее о том, что за временный доступ к продукту удобнее платить через торговую площадку, чем владеть этим продуктом. Для тех граждан, которые предпочитают не владеть дорогими активами, чтобы не нести ответственность и расходы, использование совместного потребления позволяет им получить доступ ко всем преимуществам технологии без затрат на владение, содержание и эксплуатацию.

**Каршеринг** – это услуга, которая предоставляет клиентам доступ к автомобилю на срок менее одного дня. Основные бизнес-модели каршеринга включают традиционные перевозки туда и обратно, в одну сторону или со свободным доступом, а также одноранговую передачу (P2P), которая позволяет владельцам автомобилей сдавать их в аренду другим частным пользователям<sup>1</sup>. Другой моделью каршеринга является стационарный каршеринг, который предусматривает поездки только туда и обратно на стационарных станциях. Эти услуги могут предоставляться специализированными компаниями (чаще всего для внутригородских и/или краткосрочных поездок) или частными лицами. Данная модель проката автомобилей удобна, например, для случайного использования транспортного средства или когда нужен автомобиль, отличающийся по типу кузова и грузоподъемности от обычно используемого. Каршеринг – одно из глобальных направлений развития экономики совместного потребления, когда население избегает приобретения товаров в собственность, чтобы не нести ответственности и затрат, но продолжает иметь доступ к преимуществам, которые они могут предоставить, благодаря совместному использованию. В 2016 году организации каршеринга внедрены более чем в 2095 городах по всему миру.

**Карпулинг** предполагает добавление пассажиров в частную поездку, в которой водитель и пассажиры делят пункт назначения. Такое расположение предоставляет дополнительные возможности передвижения для пассажиров, позволяя водителям заполнять пустующие места в своих автомобилях. В зависимости от способа планирования совместной поездки выделяют следующие виды карпулинга:

- Классический – как правило, длительная (от 100 км) поездка, планируется заблаговременно (от 1 дня до нескольких месяцев).
- Динамический – перемещение в городском пространстве на незначительные расстояния (1-100 км) при наличии альтернатив (на собственном автомобиле, общественным транспортом, на такси, велосипеде или пешком).
- Регулярный – участники, маршрут и расписание поездки постоянны.

<sup>1</sup> «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу», ЕЭК ООН, 2020: [https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020\\_R\\_pdf\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf).



## Модели каршеринга:

**Free-Floating** (свободный) позволяет пользователям арендовать и возвращать автомобиль в любое место на определенной территории. Для создания бизнес-модели free-floating каршеринга, компаниям необходимо учитывать следующие факторы:

1. Географическое расположение населения и плотность районов для привлечения необходимого количества клиентов;
2. Ценовая политика: установка цены за минуту;
3. Выкуп у городских властей парковочных мест на платных парковках;
4. Обеспечение необходимого количества автомобилей для аренды.

**Station-to-Station** (стационарный каршеринг - от станции до станции) включает в себя фиксированные места аренды автомобилей и поездки в обе стороны с завершением в начальной точке аренды автомобиля.

## Как работает каршеринг в Российской Федерации (город Москва)

В начале 2022 года Москва вышла на первое место по количеству каршеринговых машин, сегодня их насчитывается около 30 тысяч.

В 2022 году число пользователей каршеринга перевалило за один миллион человек. До недавнего времени каршеринг в Москве был разрешен лицам старше 21 года со стажем вождения не менее двух лет. Сегодня есть компании, которые готовы отдать автомобили во временное пользование 18-летним водителям, в том числе и не имеющим стажа. Проверка документов для регистрации в компаниях каршеринга занимает обычно несколько часов. Столичный департамент транспорта поддерживает быструю аренду и город субсидирует процентную ставку по лизингу машин. Сами пользователи каршеринга за парковку в столице не платят, за них это делают прокатные компании. Однако для коммерсантов установлен льготный стояночный тариф. Для получения автомашины необходимо зарегистрироваться в одной из действующих компаний (с фотографией, паспортом и водительским удостоверением) и подписать договор. Прокатные машины разбросаны по всему городу, водители могут сесть в ближайшую, используя мобильное приложение, и оставить ее на парковке, когда они доберутся до места назначения. Большинство компаний предоставляют машины на несколько часов или суток. К фиксированной цене обычно добавляется стоимость километража. Машина может быть разблокирована со смартфона, а ключ в замке зажигания намертво закреплен. Выбранный ближайший автомобиль можно бесплатно забронировать на определенное количество времени. Автомобиль можно оставить на стоянке на определенное время, используя тариф «Ожидание». Управление тарифами происходит через мобильное приложение. Деньги за пользование каршерингом в Москве автоматически снимаются с банковской карты, которая привязана к личному кабинету мобильного приложения.

## Факторы успеха бизнес-моделей каршеринга

Общую методику для определения наиболее эффективной модели каршеринга можно представить в виде таблицы 1. Эта таблица поэтапно представляет исследование, отражает разработку подходов, в совокупности формирующих методологию внедрения методов каршеринга.

**Таблица 1** Анализ моделей каршеринга<sup>2</sup>

Территория использования			Тип автомобилей			Ценообразование			Места парковки		
FF	S	P2P	FF	S	P2P	FF	S	P2P	FF	S	P2P
Центр города			Малолитражки			За определённое время			Общегородские парковки		
+		+	+		+	+			+		
Черта города			Средний класс			За дистанцию			Коммерческие		
+	+	+	+	+	+		+			+	
Регионы			Грузовые			Фиксированная стоимость			Частные территории		
	+	+		+	+	+		+			+

FF – Free floating; S – стационарный; P2P (Peer-to-peer) – пиринговый каршеринг

<sup>2</sup> Бизнес-модели каршеринга в Европе, национальные различия и предстоящие сдвиги, Deloitte. <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-industrial-products/CIP-Automotive-Car-Sharing-in-Europe.pdf> (на английском языке).

## Контекст в Республике Казахстан: Национальный уровень

В пассажирских перевозках основными источниками информации являются Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан и Комитет транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Так, по данным Бюро, на конец 2021 года зарегистрировано 82.2 тыс. автобусов, из которых индивидуальным владельцам принадлежало 38.9 тыс. автобусов или 47.3% от общего количества автобусов (приложение А). На 1 июля 2022 года в Казахстане зарегистрировано 80.02 тыс. автобусов (приложение Б). Наибольшая доля автобусов зарегистрирована в городе Алматы (10.4%), Южно-Казахстанской (8.9%) и Алматинской областях (8.1%).

Пассажирские перевозки автобусом характеризуются высоким уровнем износа подвижного состава. По данным Бюро, из 80 тыс. автобусов около 60 тыс. (75%) имеют срок эксплуатации более 10 лет. Высокий уровень износа подвижного состава негативно влияет на комфорт и безопасность пассажирских перевозок. По городу Астана износ автобусов составляет около 25%. Это также негативно сказывается на качестве воздуха. Согласно данным IQAir<sup>3</sup>, пять казахстанских городов (Караганда, Балыкши, Бурабай, Шымкент и Алматы) в 2022 году входили в топ-500 самых загрязненных городов мира (рейтинг основан на среднегодовой концентрации PM2.5).

Из таблицы 2 видно, что городские пассажирские перевозки имеют самые высокие показатели по количеству автобусов и маршрутов. Это также свидетельствует о большом количестве перевозчиков, но в пропорции не так много, как при внутрирегиональных пассажирских перевозках.

Для защиты своих интересов перевозчики Казахстана создали областные (городские) ассоциации перевозчиков.

**Таблица 2** Автомобильные пассажирские перевозки в Казахстане на 1 января 2022 года

	Международные	Межобластные	Городские	Внутриобластные
Количество перевозчиков, ед.	61	189	294	556
Количество автобусов, ед.	610	2 056	10 525	2 722
Количество маршрутов, ед.	117	284	1 244	1 156

Источник: Комитет по транспорту Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

Учитывая контекст пандемии коронавирусной инфекции, перевозки пассажиров автобусами к началу 2021 года снизились в 4,6 раза (с 8,7 млрд. человек до 1,9 млрд. человек), зато в 2022 году выросли в 1,3 раз и достигли 2,2 млрд. человек.

Анализ статистических данных (перевозки пассажиров автобусами в Республике Казахстан за 1 полугодие 2018 года – 1 полугодие 2022 года в приложении Г, данные по нерегулярным и таксомоторным перевозкам на 1 июля 2022 года в приложении Д и распределение перевозчиков по видам пассажирских перевозок по регионам Казахстана на 1 июля 2022 года в приложении Е) показывает, что пассажирские автоперевозки играют значительную роль в общественном транспорте казахстанского общества. Однако основной проблемой в осуществлении пассажирских автоперевозок является негативное воздействие нелегальных перевозчиков (теневой рынок) на международных и межобластных перевозках и отсутствие субсидирования убытков на маршрутах с регулируемым тарифом.

На государственном уровне приняты меры по пресечению нелегальных перевозок:

- Постановлением Правительства Республики Казахстан от 21 сентября 2021 года № 644 принят Комплексный план мероприятий по противодействию теневой экономики на 2021-2023 годы (пункт 47 «Проведение анализа и выработки мер по пресечению деятельности пассажирских перевозок, нарушающих действующее законодательство Республики Казахстан, в том числе осуществляющих перевозки пассажиров по договору аренды АТС с экипажем, заключенному посредством мобильного приложения по заказу такси»);

<sup>3</sup> Самые загрязненные города мира (исторические данные за 2017-2022 годы): <https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities> (на английском языке).

- Приказом Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 15 декабря 2021 года № 645 создана Межведомственная рабочая группа по противодействию теневой экономики в составе МИИР, Министерства внутренних дел, Министерства финансов, Министерства цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности, Министерства национальной экономики, Министерства информации и общественного развития, Национальной палаты предпринимателей «Атамекен»;
- Дорожная карта по пресечению деятельности нелегальных пассажирских перевозок утверждена в марте 2022 года.

Одним из значимых факторов устойчивой работы пассажирского автотранспорта является полноценное субсидирование убытков перевозчиков на маршрутах с регулируемым тарифом. Отсутствие бюджетной стабильности может влиять на предоставление обслуживания и ремонта подвижного состава, которые должны обеспечивать безопасность и качество перевозок, но также и выполнение перевозок квалифицированными водителями.

Проблема, касающаяся экономического аспекта сектора пассажирских автоперевозок, заключается в том, что расходы перевозчиков иногда превышают доходы, а убытки покрываются не в полной мере из-за недостаточно эффективного механизма субсидирования на уровне местных исполнительных органов. Это может привести к ухудшению состояния автобусного парка. При этом значительный объем пассажирских перевозок осуществляется нелегальными перевозчиками. При планировании пассажирских автоперевозок практически не используется маркетинговый подход: не хватает исследований общественного мнения о пассажирском автомобильном транспорте и оценке потребностей населения в отношении качества и доступности услуг общественного автотранспорта.

В настоящее время государственное регулирование в сфере автомобильного транспорта осуществляется уполномоченным органом в лице Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, которое предоставляет правовое обеспечение, управляет лицензированием, разрабатывает техническое регулирование и осуществляет контроль за соблюдением законодательства Республики Казахстан об автомобильном транспорте.

Государственный контроль за соблюдением законодательства об автомобильном транспорте осуществляется уполномоченным органом в лице Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, Министерства внутренних дел и других государственных органов в пределах их компетенции, установленной законодательством Республики Казахстан.

При этом компетенция уполномоченного органа по Закону от 4 июля 2003 года № 476 «Об автомобильном транспорте» заключается в реализации государственной политики в сфере автомобильного транспорта путём:

- осуществления координации и методического руководства местных исполнительных органов в сфере автомобильного транспорта;
- организации и осуществления контроля за соблюдением требований законов и постановлений, определяющих порядок функционирования автомобильного транспорта;
- обеспечения взаимодействия государства с общественными объединениями и объединениями юридических лиц в форме ассоциаций (союзов) в сфере автомобильного транспорта.

Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте», регулирующий отношения между заинтересованными сторонами транспортного процесса и устанавливающий требования к перевозчикам и автотранспортным средствам, также определяет, что:

«Основными задачами государственного регулирования в сфере автомобильного транспорта являются:

1. создание условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках и иных работах и услугах;
2. защита законных прав и интересов физических и юридических лиц, а также национальных интересов государства;
3. создание условий для конкурентоспособности отечественных перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок;

4. защита внутреннего рынка автомобильных перевозок;
5. дальнейшее развитие инфраструктуры автомобильного транспорта».

Непосредственно также вопросами формирования государственной политики на протяжении последних лет занято Управление автомобильного транспорта Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Основная работа данного Управления состоит в разработке проектов законодательных, нормативно-технических актов в области автотранспорта, регулировании внутренних и международных грузовых и пассажирских перевозок, регулировании межобластных пассажирских перевозок.



*Пробка в Алматы*

## **Контекст на местном уровне: пример города Астаны**

Астана является крупнейшим городом Казахстана (население 1 371 309 человек и по прогнозу к 2050 году население Астаны достигнет 2.5 млн. человек). Нагрузка на транспортную сеть с каждым годом увеличивается из-за миграции из других регионов в Астану и высокой рождаемостью. В настоящее время город Астана сталкивается с серьезными проблемами, связанными с загруженной транспортной системой, заторами и загрязнением окружающей среды. На 1 000 жителей приходится в среднем 320 транспортных средств. Всего по официальной национальной статистике<sup>4</sup> в Астане зарегистрировано 326 тысяч легковых автомобилей и дополнительно ежедневно в город прибывает 100 тыс. иногородних автомашин.

Основным видом общественного транспорта в Астане является автобус, который ежедневно перевозит порядка 800 тыс. пассажиров. В 2022 году в городе Астана было:

- 100 автобусных маршрутов;
- 900 единиц автобусов;
- 21 маршрут маршрутных такси;
- 250 единиц маршруток;
- 2 000 км маршрутной сети.

<sup>4</sup> <https://stat.gov.kz/ru/>.

Городские власти стараются повысить роль автобусов в транспортной системе, устанавливаются камеры, строятся теплые автобусные остановки, запущено мобильное приложение по отслеживанию автобусов, времени их прибытия на остановку и оплате проездных билетов.

«Интеллектуальная Транспортная Система» (ITS), система, которая управляет светофорами, позволяет увеличить скорость транспортного потока на 18%, пропускную способность до 40%. Город закупил свыше 100 электробусов, и внедрение инновационных идей касательно автобусов продолжается.

Прогнозы предсказывают еще более напряженную транспортную ситуацию, в ближайшем будущем связанную с увеличением населения и деятельностью автотранспорта, так как город динамично развивается и становится центром притяжения для населения, особенно для молодежи из регионов страны. На сегодня дефицит общественного транспорта составляет 400 автобусов, особенно в час пик. Есть еще более 400 остановок, которые не оборудованы заездными карманами, и 300 остановок, которые не обустроены закрытыми павильонами<sup>5</sup>. Помимо дефицита автобусов, в столице не хватает около тысячи водителей категории Д.

Осложняет ситуацию большой поток людей из близлежащих населенных пунктов, таких как Косши (более 60 тыс. жителей) и Караоткель (около 30 тыс. жителей). Внедрение услуг каршеринга и карпулинга в городе Астана может стать одним из возможных решений для выхода из сложной дорожной ситуации, связанных с ростом автомобилизации, заторами, недостатком парковочных мест и загрязнением окружающей среды. Успешная работа этих услуг будет зависеть от достаточного и устойчивого спроса, но также и от поддержки местных администраций в их создании и развитии.

Астана – один из самых перегруженных и загрязненных городов Казахстана (80% выбросов исходит от автотранспорта, около 90% автомобилей имеют бензиновые двигатели), заторы стали ежедневной проблемой городов страны, где количество автомобилей увеличилось до 100% за последнее десятилетие.

Компания по контролю качества воздуха IQAir отмечает, что Астана вошла в первую десятку казахстанских городов с самым загрязненным воздухом в мире. Согласно данным IQAir<sup>6</sup>, за последние 4 года среднегодовая концентрация PM<sub>2.5</sub> всегда превышала рекомендуемые ВОЗ значения в 3-5 раз.

В городе широко развиты сервисы такси, некоторые имеют мобильные приложения. Каршеринг начал развиваться с 2018 года, однако местные платформы карпулинга отсутствуют.

### **Каршеринг в Астане и Алматы**

Каршеринг в Казахстане развивается очень активно, особенно в Алматы, к этому подтолкнули ужесточение правил парковки в городе. Первые шаги по услугам каршеринга начала в 2016 году компания Dосcar, которая увеличила предлагаемый автопарк в два раза за несколько месяцев, с 11 до 20. Количество пользователей приложения достигло 6000 в том же году.

В 2018 году компания Anytime развила свои услуги, сначала в Алматы с парком из 100 автомобилей, который за 2 месяца вырос до 200 автомобилей. В то время в Алматы ежедневно пользовались услугами каршеринга 500 человек, и за 10 месяцев эта цифра увеличилась втрое. По данным Anytime и Dосcar, в то время автомобили использовались на короткий период: в среднем 3 часа в течение недели и один день в выходные. Anytime объявила, что в 2018 году инвестировала в сервис 10 миллионов долларов. В 2019 году автопарк компании насчитывал 500 автомобилей, и она достигла положительной EBITDA, что позволило ей самостоятельно покрывать свои операционные расходы. В 2021 году Anytime выходит на рынок Астаны, предлагая парк из 200 автомобилей.

В последние годы, конкурируя с сервисами каршеринга, услуги проката автомобилей в Астане значительно развиваются. Это связано с растущими потребностями населения в гибкой и удобной транспортной альтернативе, особенно для краткосрочных и деловых поездок. В Астане растет число компаний, предоставляющих автомобили в аренду, в том числе и из-за их доступности по цене. Это способствует созданию конкурентного рынка, повышению доступности и разнообразия автомобилей в аренду. Кроме того, компании по прокату автомобилей предлагают

<sup>5</sup> [https://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/prezident-vozmutilsyanehvatkoy-avtobusov-astane-lyudi-jdut-489946/](https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/prezident-vozmutilsyanehvatkoy-avtobusov-astane-lyudi-jdut-489946/).

<sup>6</sup> <https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities?continent=59af92b13e70001c1bd78e53&country=W3ctkwZj3TnwAZKaa&state=ycBGjutXjr7v4Tkps&sort=-rank&page=1&perPage=50&cities=> (на английском языке).

онлайн-платформы и мобильные приложения, которые позволяют легко забронировать автомобиль, проверить его наличие в режиме реального времени и управлять заказами, что значительно облегчает процесс аренды.

В связи с ростом населения и стремлением Акимата (муниципальной администрации) города сократить количество транспортных средств Астана обладает большим потенциалом для развития сервисов каршеринга, которые могли бы в некоторых случаях заменить использование личных автомобилей. В настоящее время город рассматривает возможность запуска сервиса каршеринга через механизм государственно-частного партнерства.



*Электронная оплата проезда в общественном транспорте.*

Операторы каршеринга разработали требования к пользованию своими услугами на основе общепринятой практики, наблюдаемой в аналогичных странах. Для того, чтобы воспользоваться услугами каршеринга, клиент должен установить мобильное приложение на свой смартфон, зарегистрироваться в сервисе: ввести контактный номер своего мобильного телефона и отправить документы, необходимые для его/её идентификации (чаще всего, фотографию удостоверения личности, отправленную с помощью мобильного приложения, водительские права на лицевой и обратной стороне, информацию о банковской карте).

Если клиент соответствует требованиям, предусмотренным соглашением о каршеринге, оператор предоставляет доступ к использованию услуги. Оператор каршеринга предоставляет автомобиль лично клиенту во временное владение и пользование, без предоставления услуг водителя. Клиент принимает автомобиль и оплачивает аренду и стоимость возможных других услуг, предоставляемых оператором.

Договор может заключаться только с водителем старше 23 лет и водительским стажем как минимум 3-х лет. Соглашение часто устанавливает некоторые ограничения, касающиеся использования автомобиля, которые могут включать: клиенту запрещается предоставлять услуги такси, сдавать в субаренду, перевозить взрывоопасные, легковоспламеняющиеся, негабаритные, тяжеловесные и ядовитые грузы и т.д.

Чтобы найти автомобиль, клиент проверяет в мобильном приложении местоположение автомобилей, доступных для бронирования. После бронирования автомобиля клиент ответственен за проверку наличия в автомобиле документов, технической комплектации, аптечки, запасного колеса, домкрата, комплекта ключей, огнетушителя и предупреждающего треугольника, а также проводит внешний и внутренний осмотр автомобиля. После завершения этих проверок клиент подтверждает в мобильном приложении приемку выбранного автомобиля. Чтобы завершить аренду автомобиля, он/она нажимает кнопку «Завершить аренду» в мобильном приложении.

Затем клиент получает сообщение от оператора каршеринга с указанием стоимости маршрута с учетом времени поездки. Стоимость маршрута списывается с банковской карты клиента (включая предоплату). Расходы на топливо могут быть оплачены с помощью топливной карты, предоставленной в автомобиле, или клиентом с помощью банковской карты. В зависимости от тарифа и условий в стоимость использования автомобилей каршеринга может входить размещение автомобилей на городских платных парковках и стоянках в аэропортах.

**Таблица 3** Основные характеристики двух каршеринговых компаний, действующих в городе Алматы

AnyTime		DosCar
<b>Тарифы</b>		
Тариф «Минутный»	Поездка от 55 тенге/мин Тариф ожидания: от 39 тенге/мин	Минутный «Комбо» тариф: бесплатное бронирование и через 20 минут ожидания берется 5 тенге Минута поездки: 8 тенге Пробег: 75 тенге за километр
Другие тарифы «3,6,12 часов»	3 часа 6.290 тенге; 12 часов 9.440 тенге; 6 часов 7.490 тенге; Стоимость, км 60 тенге/км	Суточный: 14 тыс. тенге за 200 км Превышение: 30 тенге за километр
Суточный тариф	24 часа 12.064 тенге Стоимость, км 60 тенге/км	
<b>Зона действия и завершения аренды</b>		
Перемещаться на автомобилях Anytime можно в пределах разрешенной зоны, обозначенной на карте в мобильном приложении.		Doscar работает только в Алматы. Зона действия – весь город и 200 км вокруг. Машину необходимо вернуть туда, где забирали.

## Городской транспорт в городе Астана: Перспективы развития

Столичные власти уделяют особое внимание развитию более современной и интеллектуальной сети общественного транспорта. Уже реализовано несколько инновационных проектов в этой сфере, в числе которых – модернизация систем отслеживания маршрутов движения автобусов и проезда. Компания «Astana City Transportation System (CTS)», ответственный орган за разработку и сопровождение инновационных сервисов в сфере общественного транспорта в столице, реализует инновационные проекты такие, как:

- «умная» транспортная система;
- система диспетчеризации и оптимизации маршрутной сети общественного транспорта;
- система оповещения о различных происшествиях на дорогах;
- система онлайн-оплаты проезда;
- платные парковки в наиболее оживленных местах города;
- сервис по безопасной перевозке школьников;
- аренда велосипедов («Astana Bike»)<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> <https://cts.gov.kz/ru/company/activities/>.

СТС совместно с Управлением транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры при Акимате города Астана осуществляет пассажирские перевозки по городу Астана. По официальным данным<sup>8</sup>, ежедневно в городе работают порядка 900 автобусов (смотрите приложение В). Общественный транспорт в столице обеспечивается 100 маршрутами, среди них 72 городских и 25 пригородных маршрутов. 250 единиц маршруток курсируют по 21 маршруту. Общественный транспорт курсирует все дни недели с 6.00 до 23.00. В настоящее время стоимость проезда в автобусах 90 тенге (1 доллар США = 450 тенге в июне 2023 года) при оплате транспортной картой и 180 тенге при оплате наличными. На экспресс-маршрутах оплата составляет 180 тенге. Оплату также можно произвести с помощью смартфона, используя QR-код. Также можно воспользоваться транспортной картой «Transcard»

Сегодня Астана является одним из самых быстрорастущих городов в регионе. Местные власти планируют этот потенциальный рост посредством разработки Программы развития города Астана на 2021-2025 годы (Решение Маслихата (Совета) города Нурсултан от 30 декабря 2021 года № 129/18-7), которая предусматривает три основных направления развития:

**НАПРАВЛЕНИЕ 1.** Рост уровня благосостояния и качества жизни населения города:

Цель 1. Повышение эффективности системы социальной защиты населения, обеспечение устойчивой и продуктивной занятости.

Цель 2. Обеспечение образования будущего, доступного каждому.

Цель 3 . Укрепление здоровья населения для обеспечения устойчивого социально-экономического развития.

**НАПРАВЛЕНИЕ 2.** Город комфортный для жизни - «Город для людей»:

Цель 1. Создание безопасной и комфортной среды.

Цель 2. Сбалансированное развитие жилищно-коммунального хозяйства и транспортной инфраструктуры.

Цель 3. Чистый город для нынешнего и будущего поколения.

**НАПРАВЛЕНИЕ 3.** Современный конкурентоспособный город.

Цель 1. Повышение конкурентоспособности экономики города и развитие технологических инвестиций.

Цель 2. Создание благоприятной среды для роста экономической активности бизнеса.

Кроме того, Маслихат города Астана (местная однопалатная законодательная власть в городе) принял концепцию Комплексной Транспортной Системы (КТС), которая позволит городу выработать единое техническое видение городского транспорта на 10 и более лет с учетом ежегодного роста населения и увеличения трафика на дорогах. КТС также поддерживает существенную модернизацию общественного транспорта, включая развитие инициатив, связанных с экономикой совместного потребления в области каршеринга и карпулинга.

<sup>8</sup> <https://stat.gov.kz/ru>.





Троллейбус в Алматы

## Потенциал каршеринга и карпулинга для сокращения выбросов CO<sub>2</sub>

Каршеринг и карпулинг преследуют одну и ту же общую цель - сократить число владельцев автомобилей или в случае стран/ городов, где число владельцев автомобилей невелико, ограничить рост числа владельцев автомобилей, предлагая услугу передвижения на автомобиле тем, кто в ней нуждается, без необходимости приобретать и владеть отдельным транспортным средством.

Эта цель снижения стоимости владения автомобилем достигается с помощью двух различных механизмов:

1. при карпулинге - увеличивается средний коэффициент загрузки транспортного средства (количество пассажиров на транспортное средство), при этом в каждой конкретной поездке на борту транспортного средства находится больше людей
2. при каршеринге - автомобиль используется чаще, поскольку один автомобиль используется совместно разными людьми, имеющими к нему доступ; ежегодное расстояние, преодолеваемое автомобилем, увеличивается.

Каршеринг и карпулинг имеют ряд экологических и других сопутствующих преимуществ, таких как:

- уменьшение заторов: при меньшем количестве автомобилей дорожная инфраструктура насыщается медленнее, что облегчает поток автомобилей,
- меньшее количество природных ресурсов, необходимых для изготовления транспортных средств: добыча материалов сокращается за счет того, что меньшее количество транспортных средств находится в индивидуальной собственности,
- экономия средств: владение индивидуальным транспортным средством обходится дорого из-за связанных с ним затрат (стоимость приобретения и все текущие расходы, такие как страхование, техническое обслуживание, парковка, электроэнергия, которые частично или полностью освобождаются при подписке на программы каршеринга или карпулинга).

Внедрение и адаптация пользователями схем каршеринга и карпулинга в городе или стране повлияет на долю видов транспорта в данном регионе; потенциальное снижение выбросов CO<sub>2</sub> будет зависеть от того, какие виды транспорта вытесняются пользователями схем каршеринга и карпулинга, а также от важности стимулированного спроса (поездки, которые были бы невозможны без системы каршеринга / карпулинга).

## Количественная оценка потенциала сокращения выбросов CO<sub>2</sub> в схемах каршеринга в Казахстане

В Казахстане на 1 000 человек приходится около 250 транспортных средств и доступность данных о фактическом распределении видов транспорта очень ограничена.

Этот недостаток данных не позволяет точно рассчитать потенциальное сокращение выбросов CO<sub>2</sub> в результате перехода к каршерингу и карпулингу в странах и городах, охваченных данным исследованием. Приведенное ниже исследование предназначено только для иллюстрации и не обязательно отражает ситуацию в стране.

Тем не менее, согласно имеющейся литературе, касающейся переключения режимов, и базовым расчетам с использованием методологии ForFITS<sup>9</sup>, можно показать некоторый порядок величины, указывающий на вероятный потенциал сокращения выбросов CO<sub>2</sub>, которое можно оценить для схем карпулинга и каршеринга.

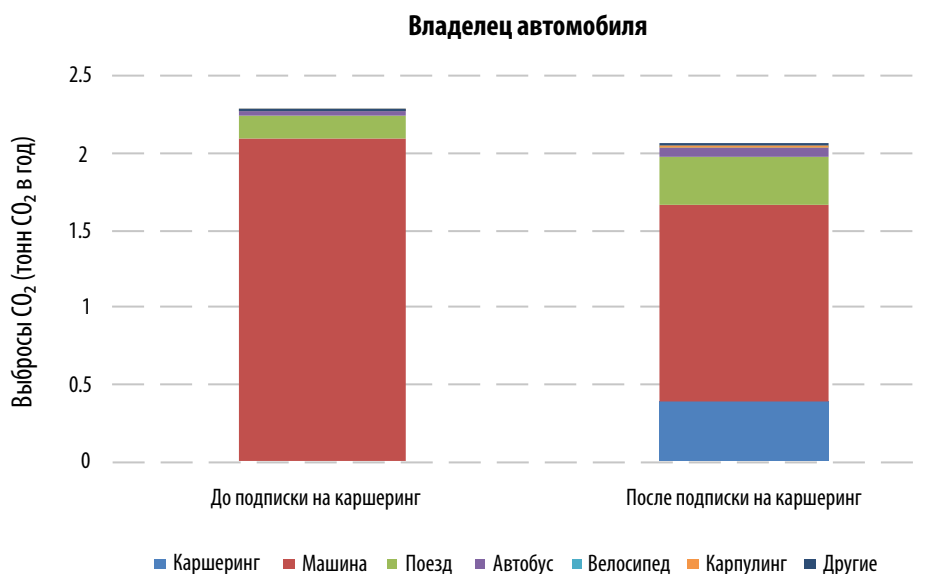
1. Влияние схем каршеринга
  - a. Литературный обзор

Чтобы количественно оценить воздействие на выбросы CO<sub>2</sub> частных автомобилей и схем каршеринга, необходимо сделать предположения о смене вида транспорта до и после внедрения последнего, его уровне адаптации и углеродоемкости каждого вида транспорта.

Данные о доле видов транспорта в Казахстане ограничены. Это показывает широкий спектр распределения видов транспорта на страновом уровне.

Доступная литература, такая как Martin, E., Shaheen, S. (2016) или L. Amatuni et al. (2020), охватывает города в развитых странах, где доля владельцев автомобилей уже высока. Домохозяйства, владеющие автомобилями и подписавшиеся на схему каршеринга, сокращают свои ежегодные выбросы парниковых газов примерно на 20% (рис. 1). Их выбросы CO<sub>2</sub> снижаются по мере того, как они чаще используют виды транспорта с более низким содержанием углерода, такие как общественный транспорт и активные виды транспорта (пешие прогулки и езда на велосипеде) (таблица 4), сохраняя общую годовую мобильность постоянной.

**Рисунок 1** Выбросы CO<sub>2</sub> при транспортировке среднестатистического домохозяйства - до подписки на каршеринг/ после подписки на схему каршеринга



Источник: Martin, E., Shaheen, S. (2016).

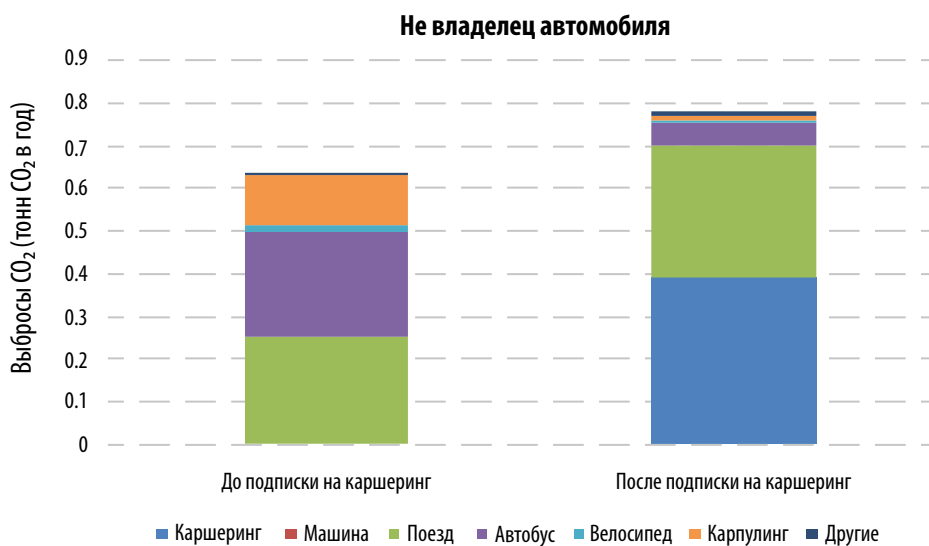
<sup>9</sup> <https://unece.org/forfits-model-assessing-future-co2-emissions>.

**Таблица 4** Доля режима в домохозяйстве, владеющем автомобилем, до и после подписки на схему каршеринга

	Годовое расстояние (км)	
	До подписки на каршеринг	После подписки на каршеринг
<b>Каршеринг</b>	0	1 850
<b>Машина</b>	9 220	5 610
<b>Поезд</b>	1 431	3 069
<b>Автобус</b>	140	299
<b>Велосипед</b>	105	225
<b>Карпулинг</b>	35	75
<b>Другие</b>	70	150
<b>Итого</b>	11 000	11 278

Источник: Martin, E., Shaheen, S. (2016).

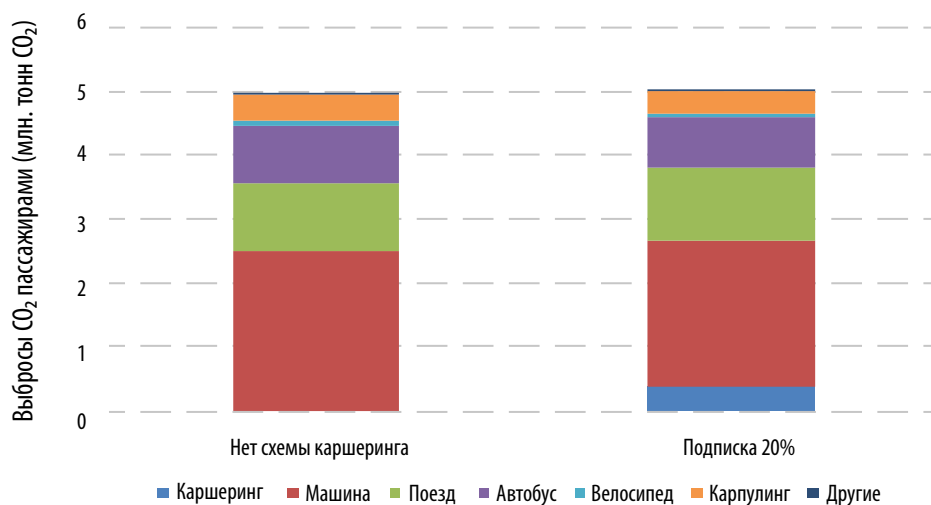
Домохозяйства, которые не владеют автомобилем и подписаны на схему каршеринга, вероятно увеличат свою транспортную активность и выбросы парниковых газов, поскольку для них общий автомобиль будет более энергоемким, чем любые другие виды транспорта, которыми они регулярно пользуются (общественный транспорт, карпулинг). При сохранении общей годовой мобильности на прежнем уровне общие выбросы CO<sub>2</sub> могут увеличиться примерно на 20%.

**Рисунок 2** Лица, не являющиеся владельцами автомобилей: выбросы CO<sub>2</sub> до/после оформления подписки на каршеринг

Источник: авторская разработка, основанная на Martin, E., Shaheen, S. (2016).

#### b. Пример Казахстана

Предполагая, что 20% населения Казахстана подпишутся на схему каршеринга (независимо от того, являются ли они владельцами автомобилей или нет), выбросы парниковых газов пассажирским транспортом немного увеличатся (примерно на 1%), поскольку подавляющее большинство подписчиков не имели бы автомобиля до регистрации в системе каршеринга, что компенсировало бы сокращение выбросов парниковых газов у тех, кто владеет автомобилем.

**Рисунок 3** Выбросы CO<sub>2</sub> пассажирами в зависимости от подписки на схему каршеринга

Источник: ЕЭК ООН.

## 2. Влияние схем карпулинга

На сегодняшний день карпулинг на дальние расстояния является наиболее успешным видом транспорта, и мировые компании разработали услугу, предлагающую организованный карпулинг, связывая водителей и пассажиров через централизованные веб-сайты. Недавнее исследование, проведенное компанией BlaBlaCar и основанное на опросах пользователей в 8 странах, показало, что карпулинг снижает выбросы CO<sub>2</sub> на 30%. В этом исследовании также подробно описываются альтернативные виды транспорта, которые были бы выбраны, если бы не было предложения о карпулинге. Интересный вывод из этого исследования заключается в том, что большинство водителей все равно взяли бы свой автомобиль (в одиночку), если бы не существовало схемы карпулинга.

В странах с низким уровнем владения автомобилем карпулинг может оказаться нежелательным выбором, поскольку предложение будет ограничено, а владельцы автомобилей (вероятно, из более высокодоходной части общества) скорее всего не захотят делить свое путешествие с другими.

Карпулинг для ежедневных поездок на работу до настоящего времени не столь успешен, учитывая меньшие стимулы для водителей и альтернативные предложения, такие как общественный транспорт.

## Рекомендации

Каршеринг и карпулинг обеспечили бы более высокие выгоды CO<sub>2</sub> в странах, где высока доля индивидуальных владельцев автомобилей и где схемы каршеринга/карпулинга заменили бы индивидуальные поездки на автомобиле.

Чтобы максимизировать потенциальную выгоду от сокращения выбросов CO<sub>2</sub>, схемы каршеринга предпочтительно должны быть ориентированы на владельцев автомобилей или домохозяйства, которые рассматривают возможность покупки автомобиля, чтобы обеспечить стимул к продаже (или не замене) или отказу от покупки автомобиля. Схемы каршеринга более эффективны для сокращения выбросов CO<sub>2</sub> в городах, где доступны альтернативные виды транспорта.

Схемы карпулинга должны быть в первую очередь ориентированы на поездки на большие расстояния, между городами, учитывая более высокие стимулы как для водителей, так и для пассажиров, прежде чем внедряться в городских районах.

## Правовой контекст, связанный с автомобильным транспортом в городе Астана

Автомобильные перевозки пассажиров в городе регулируют следующие нормативные документы:

- Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-III «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24 июля 2019 года);
- Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 16 июля 2019 года);
- Национальный стандарт «Услуги автотранспортные по регулярным и нерегулярным пассажирским перевозкам «СТ РК 2273-2012» согласно Закону «Об автомобильном транспорте» определяет требования к услугам перевозчиков, услугам автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров;
- Государственная программа инфраструктурного развития Республики Казахстан «НУРЛЫ Жол» на 2020–2025 годы.

Во всех этих документах отсутствует ссылка на каршеринг или карпулинг, поэтому в этих областях нет никакого регулирования. Лицензированию подлежат как регулярные, так и нерегулярные междугородние и международные перевозки пассажиров автобусами и микроавтобусами. Лицензия выдается в порядке, установленном Законом от 16 мая 2014 года № 202-V «О разрешениях и уведомлениях». Однако, поскольку нет никаких положений о лицензировании каршеринга и инициатив по объединению автомобилей, это не требуется.

## Национальное и местное законодательство в области пассажирских перевозок

Перечень нормативно-правовых документов, регламентирующих работу пассажирского автомобильного транспорта в Республике Казахстан, предоставлен в приложении Ж.

## Этапы и рекомендации

В исследовании ЕЭК ООН<sup>10</sup>, посвященном инициативам каршеринга и карпулинга в Центральной Азии, выделяются следующие ключевые области, которые следует принимать во внимание для обеспечения эффективного развития инициатив в области каршеринга и карпулинга в городе Астана (рисунок 4).

### Создать план устойчивой городской мобильности (SUMP)

Для создания устойчивой транспортной среды с соответствующими директивными указаниями по использованию решений совместной мобильности можно разработать план устойчивой городской мобильности (SUMP). Такой план не был бы правовым актом, но определял бы долгосрочные действия государственных учреждений и правительственных органов в области мобильности и мог бы упоминать совместную мобильность как компонент глобальной политики устойчивой мобильности.

В ходе обсуждения Программы социально-экономического развития города Астана «Город для людей» представители гражданского общества отмечали необходимость единого подхода к городской мобильности, который мог бы образоваться в виде SUMP.

### Сформировать правовую базу для внедрения инициатив карпулинга и каршеринга

Изменение законодательных актов является неотъемлемой частью законотворческого процесса. Не всегда необходимо принимать новые правовые акты, так как часто достаточно внести изменения в соответствующее положение существующих актов. В Казахстане процедура внесения изменений и дополнений в законодательные акты подробно изложена в «Информационной-правовой системе нормативно-правовых актов Республики Казахстан» (Адилет - Министерство юстиции Республики Казахстан) и «Методических

<sup>10</sup> [https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020\\_R\\_pdf\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf) (стр. 76-93).

рекомендациях по оформлению нормативных правовых актов (Министерство юстиции Республики Казахстан исх. № 20-03-8/И 5340 от 31 октября 2018 года)<sup>11</sup>.

### Создать экономические стимулы для операторов совместной мобильности

Можно стимулировать создание и развитие деятельности каршеринга, например, субсидируя их приобретение электромобилей. Также можно рассмотреть варианты снижения налогов или предоставления кредитов по льготным ставкам. Однако эти меры должны оставаться временными, чтобы обеспечить развитие конкуренции в долгосрочной перспективе. Кроме того, такие вещи, специально предназначенные для программ каршеринга, как бесплатная парковка, налоговые льготы, выдача талонов на бензин или карт с преимуществом в ряде услуг (мойка, диагностика и т.д.), также могут рассматриваться в качестве потенциальных стимулов.

### Установить мониторинг результатов реализованных мероприятий

Мониторинг результатов принятых мер и программ имеет основополагающее значение для обеспечения эффективного использования государственных ресурсов для реализации проектов каршеринга и карпулинга. Ключевые цели должны быть определены и контролироваться в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

### Рисунок 4 Рекомендуемые для государственных органов действия по развитию каршеринга и карпулинга<sup>12</sup>



<sup>11</sup> См. приложение Ж «Нормативно-правовые документы, регламентирующие работу пассажирского автомобильного транспорта в Республике Казахстан».

<sup>12</sup> «Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу», ЕЭК ООН, 2020: [https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020\\_R\\_pdf\\_web.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2096020_R_pdf_web.pdf).

**Рекомендуемые критерии и условия для операторов каршеринга и карпулинга (когда это применимо):**

- наличие в парке оператора достаточного количества транспортных средств (не старше 3 лет);
- транспортные средства должны соответствовать законодательству и нормативным актам (габариты, экологический класс и др.);
- транспортные средства должны быть оснащены специальным оборудованием (спутниковая навигация, подключение к интернету);
- документы, свидетельствующие о том, что транспортные средства регулярно проходят технический осмотр и обслуживание в соответствии с национальным законодательством и, если возможно, правилами ООН;
- документы, свидетельствующие о наличии клиентской службы (по телефону или через приложение оператора для смартфона);
- документы, свидетельствующие о наличии установленных процедур охраны личных данных клиентов и гарантирующие их сохранность;
- страхование гражданской ответственности транспортного средства перед третьими лицами (для каждого автомобиля) имеет важное значение;
- наличие свободного программного обеспечения, позволяющего клиентам бронировать автомобили оператора;
- предоставление в систему управления дорожным движением города данных о местоположении автомобилей оператора и их статуса использования;
- доказательства статуса хорошей репутации компании;
- отсутствие просроченной задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей;
- наличие зарегистрированного офиса в городе Астана;
- отсутствие грубых нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, процедур ликвидации или банкротства.

## Заключение

В результате миграции из сельской местности и регионов в Астану город и пригородная зона стали более густонаселенными. Усиленное движение, пробки и проблемы с парковкой уже стали повседневной рутинной для жителей города. Ситуация усугубляется зимой, так как Астана занимает второе место в мире по холодности в столице, а автомобильный транспорт является основным видом общественного транспорта. Владение и вождение автомобиля становится все более сложным, и в этом контексте экономика совместного потребления представляет множество преимуществ. Помимо потенциального уменьшения количества автомобилей на улицах, она предлагает пользователям доступ к новейшим, комфортным и более безопасным автомобилям. В 2021 году в Европе 2,87 миллиона пользователей уже зарегистрировались в различных приложениях каршеринга. Самый большой по выручке сектор европейской экономики совместного потребления – транспортные услуги, включающие в себя карпулинг, каршеринг и услуги водителей по требованию.

Каршеринг и карпулинг все еще находятся в стадии разработки и могли бы стать безопасной и экологически чистой дополнительной формой путешествия. Это предлагает привлекательную альтернативу частному автомобилю, а также может способствовать более эффективному использованию имеющихся ресурсов. Сокращая количество автомобилей в городах, это также могло бы помочь уменьшить загрязнение дорожного транспорта и заторы.

Международные партнёры по развитию также оказывают поддержку муниципалитету Астаны в наращивании потенциала сотрудников в области городской мобильности такой, как в рамках технической помощи Всемирного банка в области городской мобильности в Центральной Азии.

Администрация и общественные объединения Астаны реализовывают меры по созданию инновационных решений для городской мобильности такие, как инициативы по содействию использованию шеринга электросамокатов и велосипедов.

При реализации инициатив каршеринга и карпулинга в городе Астана необходима координация центрального и местного правительств. С этой целью основополагающее значение имеет корреляция законодательства на национальном и местном уровнях. Рекомендации, приведенные в этой публикации, могут быть использованы в качестве основы для этого осуществления.

Предложения по разработке политики устойчивой городской мобильности по каршерингу и карпулингу планируется включить в Концепцию «Город для людей до 2025 года»<sup>13</sup>, которая разрабатывается в рамках Объединения для умных устойчивых городов (U4SSC), глобальной инициативы ООН, координируемой Международным союзом электросвязи, ЕЭК ООН и ООН-Хабитат (Программа ООН по населенным пунктам).

Город Астана стремится к созданию комфортных и безопасных условий для мобильности населения с использованием современных интеллектуальных решений и технологий. Рекомендации, представленные в этой публикации, могут быть использованы в качестве инструмента для поддержки этих усилий. С внесением соответствующих изменений в законодательные акты, регулирующие пассажирские перевозки, может быть создана основа, облегчающая разработку и внедрение услуг каршеринга и карпулинга, что станет дальнейшим шагом на пути к созданию более устойчивой транспортной системы.

В Астане совместная мобильность уже находится в зачаточном состоянии и набирает обороты и популярность. Большая часть нормативно-правовой базы уже создана, однако необходимо внесение поправок и корректировки этой базы наряду с разработкой правил для эффективного функционирования сервисов каршеринга и карпулинга в городе Астана.

<sup>13</sup> <https://www.itu.int/en/ITU-T/ssc/united/Documents/U4SSC-meeting/5thmeeting/U4SSC-Report-2020.pdf?csf=1&e=sq80B4> (на английском языке).



## Приложение А

**Таблица 5** Наличие автобусов, зарегистрированных на территории Республики Казахстан

Регион	Наличие автобусов, всего				в том числе у индивидуальных владельцев			
	2018*	2019*	2020*	2021*	2018*	2019*	2020*	2021*
<b>Республика Казахстан</b>	<b>89 291</b>	<b>86 613</b>	<b>83 581</b>	<b>82 189</b>	...	<b>46 633</b>	<b>42 164</b>	<b>38 968</b>
Акмолинская	3 258	3 158	3 124	3 192	...	1 209	1 085	1 040
Актюбинская	3 567	3 400	3 226	3 237	...	1 461	1 336	1 328
Алматинская	7 814	7 589	7 288	6 253	...	5 359	4 914	2 460
Атырауская	5 751	5 535	5 481	5 516	...	2 451	2 180	2 204
Западно-Казахстанская	3 791	3 582	3 422	3 393	...	1 728	1 555	1 413
Жамбылская	4 651	4 404	4 046	6 327	...	3 043	2 655	4 902
Карагандинская	5 936	5 823	5 684	5 910	...	2 433	2 387	2 351
Костанайская	3 310	3 135	3 075	7 085	...	1 221	1 118	5 024
Кызылординская	5 061	4 690	4 210	3 829	...	3 630	3 098	2 660
Мангистауская	4 690	4 456	4 197	4 117	...	2 477	2 176	2 028
Южно-Казахстанская	-	-	-	-	-	-	-	-
Павлодарская	4 423	4 218	4 137	4 169	...	1 814	1 678	1 602
Северо-Казахстанская	2 253	2 135	2 119	2 285	...	866	756	661
Туркестанская	13 964	12 457	11 015	3 352	...	10 373	8 933	2 919
Восточно-	6 182	5 950	5 568	5 593	...	3 030	2 653	2 515
г. Астана	5 680	5 421	5 506	6 437	...	1 869	1 850	2 689
г. Алматы	8 315	8 758	8 859	8 359	...	2 550	2 510	1 850
г. Шымкент	645	1 902	2 624	2 769	...	1 119	1 280	1 253

\* По данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан.

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан.

## Приложение Б

**Таблица 6** Наличие зарегистрированных автотранспортных средств на 1 июля 2022 года

Регион	Всего	Ед.	Процентов
<b>Республика Казахстан</b>	<b>4 350 474</b>	<b>80 015</b>	<b>100,0</b>
Акмолинская	191 743	2 758	3,45
Актюбинская	151 214	2 884	3,60
Алматинская	533 884	6 441	8,05
Атырауская	117 089	4 309	5,39
Западно-Казахстанская	123 948	2 930	3,66
Жамбылская	222 377	3 774	4,72
Карагандинская	309 312	5 022	6,28
Костанайская	187 564	2 858	3,57
Кызылординская	122 865	3 507	4,38
Мангистауская	147 789	3 590	4,49
Южно-Казахстанская	191 899	7 096	8,87
Павлодарская	168 985	3 679	4,60
Северо-Казахстанская	143 233	2 111	2,64
Туркестанская	169 521	1 052	1,31
Восточно-Казахстанская	323 348	5 488	6,86
г. Астана	303 633	4 560	5,70
г. Алматы	507 215	8 291	10,36
г. Шымкент	135 234	1 833	2,29
Дипломатические номера	41 146	1 794	2,24
Не указан регион	258 475	6 038	7,55

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. Экспресс-информация «О количестве автотранспортных средств в Республике Казахстан», 15 июля 2022 года.

Примечание: включая автобусы.

## Приложение В

Таблица 7 Зарегистрированные автобусы (по году выпуска) на 1 июня 2022 года

Регионы Казахстана	Всего автобусов	До 3 лет	Между 3 и 7 годами	Между 7 и 10 годами	Между 10 и 20 одами	Более 20 лет	Прочие
<b>Всего</b>	<b>80 015</b>	<b>5 583</b>	<b>6 217</b>	<b>8 460</b>	<b>25 529</b>	<b>33 902</b>	<b>324</b>
Акмолинская	2 758	194	113	272	859	1 306	14
Актюбинская	2 884	86	293	453	1 227	824	1
Алматинская	6 441	180	362	418	2 048	3 418	15
Атырауская	4 309	448	809	515	1 533	1 001	3
Западно-Казахстанская	2 930	194	217	406	1 234	875	4
Жамбылская	3 774	126	176	346	1 076	2 047	3
Карагандинская	5 022	268	139	672	1 663	2 260	20
Костанайская	2 858	133	108	214	707	1 683	13
Кызылординская	3 507	39	206	267	1 395	1 596	4
Мангистауская	3 590	120	214	727	1 626	900	3
Южно-Казахстанская	7 096	-	181	539	2 209	4 155	12
Павлодарская	3 679	135	194	436	1 171	1 736	7
Северо-Казахстанская	2 111	168	63	268	635	970	7
Туркестанская	1 052	87	117	128	464	256	-
Восточно-Казахстанская	5 488	382	261	564	1 900	2 372	9
г. Астана	4 560	195	669	740	1 735	1 211	10
г. Алматы	8 291	1 536	1 313	671	2 393	2 371	7
г. Шымкент	1 833	922	187	328	207	189	-
Дипломатические номера	1 794	355	534	234	487	184	-
Не указан регион	6 038	15	61	262	960	4 548	192

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан по городу Астана <https://stat.gov.kz/ru/>.

## Приложение Г

Таблица 8 Перевозки пассажиров в Республике Казахстан за 1 полугодие 2018 года – 1 полугодие 2022 года (тыс. человек)

Виды транспорта	1 полугодие 2018 года	1 полугодие 2019 года	1 полугодие 2020 года	1 полугодие 2021 года	1 полугодие 2022 года
Автомобильный и городской	11 105,7	11 411,8	6 459,9	2 927,9	3 305,3
Автобусы	x	8 677,7	4 729,4	1 950,9	2 200,4
Трамваи	13,6	15,1	12,4	13,5	15,1
Такси	2 504,1	2 693,1	1 702,4	947,6	1 067,5
Прочие виды (канатные дороги и другие виды)	x	x	4,2	3,9	6,5
Троллейбусы	x	x	11,4	12,0	15,9
Железнодорожный	x	x	5,9	6,6	9,0
Внутренний водный..	x	7,51	8,02	50,44	34,46
Воздушный	3,8	3,6	2,3	4,2	4,6
Морской	x	x	17,15	36,16	24,55

Источник: Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан по городу Астана [www.stat.gov.kz](http://www.stat.gov.kz).

## Приложение Д

**Таблица 9** Данные по нерегулярным и таксомоторным перевозкам на 1 июля 2022 года

№	Регионы	Таксомоторные (зарегистрированные)		Нерегулярные (перевозчики, получившие лицензии)	
		перевозчики	такси	перевозчики	автобусы
1	г. Астана	24	1300	-	-
2	г. Алматы	4	274	41	46
3	г. Шымкент	11	905	2	4
4	Акмолинская обл.	132	256	27	54
5	Алматинская обл.	19	-	37	123
6	Атырауская обл.	50	600	20	20
7	Актюбинская обл.	50	810	45	56
8	Карагандинская обл.	30	950	60	112
9	Костанайская обл.	-	-	32	43
10	Кызылординская обл.	13	484	21	46
11	ЗКО	4	500	19	31
12	ВКО	1620		76	120
13	СКО	1	1196	22	22
14	Туркестанская обл.	32	2450	84	110
15	Павлодарская обл.	22	-	51	51
16	Жамбылская обл.	3	115	19	43
17	Мангыстауская обл.	10	354	73	218
	<b>Всего</b>	<b>2025</b>	<b>10 194</b>	<b>625</b>	<b>1099</b>

Источник: по данным Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

## Приложение Е

**Таблица 10** Распределение перевозчиков по видам пассажирских перевозок по регионам Казахстана на 1 июля 2022

№	Регионы	Количество перевозчиков			
		городские	внутрирайонные	межрайонные	межобластные
1	г. Астана	6	-	-	1
2	г. Алматы	19	-	-	19
3	Shymkent City	24	-	-	11
4	Акмолинская обл.	8	25	25	20
5	Алматинская обл.	14	7	15	6
6	Атырауская обл.	2	7	3	2
7	Актюбинская обл.	3	6	13	2
8	Карагандинская обл.	61	9	14	7
9	Костанайская обл.	7	8	19	2
10	Кызылординская обл.	5	12	23	10
11	ЗКО	6	19	11	1
12	ВКО	43	22	77	27
13	СКО	11	20	72	31
14	Туркестанская обл.	25	23	12	31
15	Павлодарская обл.	10	33	34	6
16	Жамбылская обл.	29	15	12	12
17	Мангыстауская обл.	30	13	7	1
	<b>Всего</b>	<b>303</b>	<b>219</b>	<b>337</b>	<b>189</b>
	<b>Общий итог</b>				<b>1 048</b>

Источник: по данным Комитета транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

## Приложение Ж

### Нормативно-правовые документы, регламентирующие работу пассажирского автомобильного транспорта в Республике Казахстан

- Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ «О транспорте в Республике Казахстан» (с изменениями и дополнениями);
- Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-ІІ «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями);
- Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 349 «Об утверждении Правил перевозок»;
- СТ РК 2273-2020 «Автотранспортные услуги по регулярным и нерегулярным пассажирским перевозкам. Общие требования»;
- СТ РК 2271-2020 «Услуги автовокзалов, автовокзалов и пунктов обслуживания пассажиров. Общие требования»;
- Постановление Правительства Республики Казахстан от 8 ноября 2007 года № 1061 «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа в столице»;
- СТ РК 2272-2020 «Автотранспортные услуги по перевозкам такси. Общие требования»;
- СТ РК EN 15140-2020 «Общественный пассажирский транспорт. Основные требования и рекомендации для систем, которые измеряют качества перевозок»;
- Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 348 «Об утверждении Типового договора организации регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа»;
- Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 342 «Об утверждении допустимых параметров»;
- Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1288 «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок»;
- Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 883 «Об утверждении Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров»;
- Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 547 «Об утверждении Правил технической эксплуатации автотранспортных средств».

# Разработка политики устойчивой городской мобильности в рамках инициатив по каршерингу и карпулингу Казахстан

В рамках проекта по укреплению потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу ЕЭК ООН опубликовала первое исследование, посвященное возможному появлению и развитию услуг совместной мобильности в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. В исследовании представлены руководящие принципы, учитывающие лучшие практики, связанные с каршерингом и карпулингом в государственном и частном секторах.

В данной публикации представлен местный контекст в Казахстане, связанный с городским транспортом и устойчивой мобильностью, а также юридические аспекты, которые необходимо учитывать при разработке услуг каршеринга и карпулинга в Астане. В публикации также отражена оценка «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) и предоставлены рекомендации по созданию услуг каршеринга и карпулинга в Астане, основанные на обсуждениях, проведенных с местными и национальными заинтересованными сторонами.

Information Service  
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations  
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland  
Telephone: +41(0)22 917 12 34  
E-mail: [unece\\_info@un.org](mailto:unece_info@un.org)  
Website: <http://www.unece.org>