

**Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігі
MAQSUT NARIKBAYEV UNIVERSITY**

Қолжазба құқығында

МҰРАТОВА ЭЛЬМИРА МҰРАТОВНА

**Тақырыбы: «Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының
қызметін құқықтық реттеу және оны әкімшілендіру»**

8D04112 - «Іскерлік әкімшілендіру (DBA)»

**Іскерлік әкімшілендіру докторы (DBA) академиялық дәрежесін алу үшін
диссертация**

АСТАНА, 2026 ж.

Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігі

MAQSUT NARIKBAYEV UNIVERSITY

**« Қорғауға жіберілді »
Бағдарлама жетекшісі /
үйлестірушісі**

«__» _____ 20__ ж

ДОКТОРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

**Тақырыбы: «Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының
қызметін құқықтық реттеу және оны әкімшілендіру»**

8D04112 - «Іскерлік әкімшілендіру (DBA)» оқу бағдарламасы

Ғылыми жетекші: _____ **Идрышева С. К.**

Ғылыми жетекші _____ **Филипова И.А.**

Орындаған: _____ **Мұратова Э.М.**

АСТАНА, 2026 ж.

МАЗМҰНЫ

Нормативтік сілтемелер	5
Терминдер мен олардың анықтамалары	6
Қысқартулар	7
Аннотация	8
КІРІСПЕ	9
I БӨЛІМ. Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және оны дамыту	20
1.1 Цифрлық платформалардың түсінігі мен мазмұны	20
1.2. Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу	26
1.3. Іскерлік әкімшілендірудің түсінігі және мазмұны	39
1.4. Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметі саласындағы іскерлік әкімшілендірудің ерекшеліктері Бөлім бойынша қорытынды	46
II БӨЛІМ. Халықаралық деңгейде және шет елдерде такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен әкімшілендірудің тәжірибесі	62
2.1. Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен іскерлік әкімшілендірудің халықаралық стандарттары	62
2.2. Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен осы саладағы іскерлік әкімшілендірудің шетелдік тәжірибесі	71
2.2.1 Алыс шет елдердегі такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және басқару	71
2.2.2 ТМД елдерінде такси қызметін құқықтық реттеу және бизнес-әкімшілендіру	86
Бөлім бойынша қорытынды	109
III БӨЛІМ. Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу саласындағы отандық заңнаманың жүзеге асырылуы және осы саладағы әкімшілендіру тәжірибесі	

3.1.	Қазақстан Республикасында электрондық платформалар және такси агрегаторларының қызметі туралы заңнамасының қалыптасуы	112
3.2.	Такси агрегаторларының қызметін реттейтін отандық заңнаманың олқылықтары және оны жетілдіру жолдары	126
3.3	Қазақстанда такси агрегаторларының қызметін әкімшілендірудің кемшіліктері және оны жетілдіру жолдары	135
Бөлім бойынша қорытынды		150
ҚОРЫТЫНДЫ		152
БИБЛИОГРАФИЯ		158
ҚОСЫМША А		168

Нормативтік сілтемелер

Бұл диссертацияда келесі стандарттарға сілтемелер пайдаланады

ISO 39001 (2012) стандарттары – ол ұйымдарға жол-көлік оқиғасы кезіндегі өлім мен ауыр жарақаттарды азайтуға көмектесу үшін жол қозғалысы қауіпсіздігін басқару жүйелеріне қойылатын талаптарды белгілейтін халықаралық стандарт болып табылады. Ол жол қозғалысы жүйесімен өзара әрекеттесетін ұйымдарға саясатты әзірлеуге, мақсатты көрсеткіштерді белгілеуге және жол қауіпсіздігінің қалаған нәтижелеріне қол жеткізу үшін әрекеттерді жоспарлауға мүмкіндік беретін нұсқаулар жинағын

GDPR – ол Еуропалық Одақтың азаматтарының жеке деректерін жинау, өңдеу, сақтау және беру талаптарын белгілейтін Регламентінің қорғау стандарттары

Терминдер мен олардың анықтамалары

Бұл диссертацияда келесі терминдер мен анықтамалар пайдаланылады.

Агрегатор - (латын тілінен аударғанда aggregatio «жинақтау») – объектілерді – агрегаттарды – жоғары деңгейдегі санатқа жинап, топтастырушы.

Әкімшілендіру - кез келген жүйенің, ұйымның немесе процестің үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз етуге бағытталған міндеттерді басқару, ұйымдастыру және бақылау процесі. Оған тәртіпті сақтау, ресурстарды бөлу, ережелерді сақтау және әрекеттерді үйлестіру кіреді.

Бизнес әкімшілендіру - компанияның стратегиялық мақсаттарына жету үшін оның процестерін, ресурстарын және қызметкерлерін басқару. Бұл барлық бөлімдердің (қаржы, маркетинг, сату, логистика) бірыңғай, жақсы үйлестірілген механизм ретінде жұмыс істеуін қамтамасыз ету мүмкіндігі.

Инновация (латын тілінен аударғанда innovatio - жаңарту) - жаңа немесе айтарлықтай жақсартылған құндылық жасайтын (пайдаланушы мәселелерін шешетін, жұмысты жылдамдататын немесе пайда әкелетін) енгізілген жаңашылдық. Инновация мен қарапайым өнертабыстың негізгі айырмашылығы - оның тәжірибеде қолданылуы және коммерциялық табысқа бағытталғандығы.

Құқықтық реттеу - бұл мемлекеттің әлеуметтік қатынастарды реттеу, тұрақтандыру және қорғау мақсатында арнайы құқықтық құралдардың (нормалардың, заңдардың, келісімшарттардың) көмегімен оларға мақсатты түрде әсер етуі.

Рейдшеринг - жеке көлікті бірнеше адамның бірлесіп пайдалануы. Иссапармен жүрген жүргізуші жолаушыларды жанармай мен жол ақысын бөлісу үшін бірге алып жүреді. Бұл ақша табудың жолы емес, керісінше, барлығының ақша үнемдеуінің жолы. Әдетте райдшеринг серіктестерін табу үшін арнайы онлайн қызметтер мен қосымшалар (мысалы, BlaBlaCar, Poputi және басқалары) қолданылады.

Такси агрегаторы/операторы - жолаушылар мен багажды таксимен тасымалдауға тапсырыстарды қабылдайтын және/немесе беретін компания (занды тұлға немесе дара кәсіпкер).

Цифрландыру - бизнес-процестерді оңтайландыру, компанияның өнімділігін арттыру және тұтынушылармен өзара әрекеттесуді жақсарту үшін цифрлық технологияларды пайдалануды көздейтін терең бизнес процестер. Электрондық (немесе сандық/цифрлық) платформа – сатушыларды, сатып алушыларды, тұтынушыларды немесе қызмет көрсетушілерді ақпарат, тауарлар және қызметтермен өзара әрекеттесу және алмасу үшін біріктіретін онлайн орта (инфрақұрылым). Ол бизнес жүргізу, қарым-қатынас жасау немесе күнделікті

мәселелерді шешу үшін дайын құралдарды ұсынатын цифрлық делдал ретінде жұмыс істейді.

Қысқартулар

Бұл диссертацияда келесі қысқартулар пайдаланылады

АҚШ – Америка құрама штаттары

БҰҰ – Біріккен ұлттар ұйымы

ДК – дара кәсіпкер

ДСҰ - Дүниежүзілік сауда ұйымы

ЕО - Еуропалық Одақ

GATS - Дүниежүзілік сауда ұйымының (ДСҰ) көпжақты сауда жүйесін қызмет көрсету секторына кеңейту туралы келісімі тауарлар және қызметтер саудасының ұқсас жүйесін ұсынады.

КБАЖ - кәсіпорынды басқарудың ақпараттық жүйесі

GPS (Global Positioning System) – GPS қабылдағышы бар құрылғының орналасқан жерін әлемнің кез келген жерінде анықтау үшін спутниктерді пайдаланатын навигациялық жүйе

ITF – Халықаралық көлік форумы

IT платформалар (IT Platform) – бизнес-процестерді автоматтандыруға және оңтайландыруға, деректерді басқаруға және ақпараттық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге арналған бағдарламалық және аппараттық құралдар жиынтығы. Ол компанияның нақты қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін пайдалануға болатын әртүрлі модульдер мен құралдарды қамтиды.

ӨӨРҰ - өзін-өзі реттейтін ұйымдар

TfL - Transport for London

TNC - Transportation Network Companies

ТМД – Тәуелсіз мемлекеттердің достастығы

ХЕҰ (ILO) - Халықаралық Еңбек Ұйымы

ЭЫДҰ - Экономикалық Ынтымақтастық және Даму Ұйымы

Аннотация/түсініктеме

Диссертациялық жұмыс 3 бөліміне біріктірілген 9 тараудан; кіріспеден, қорытындыдан және қосымшадан тұрады. Оның ішінде екінші тарау екі бөлімшеге бөлінген.

- Сүреттер, сызбалар пайдаланбаған; әдебиет қайнар көздерінің саны: кітаптар – 16; ғылыми мақалалар – 66; сот тәжірибесі/актілері және заңнамалық актілер – 48; өзге ақпараттық қайнар көздер - 30.

- Кілтті сөздер: такси агрегаторлары/операторлары; бизнес әкімшілендіру; жүргізушілер, жолаушы тасымалдау, көлік заңнамасы, шетелдік тәжірибе, электрондық/сандық платформа, менеджмент, құқықтық реттеу, бәсекелестік, жауапкершілікті сақтандыру; лицензия, тұтынушылардың құқықтары, жұмыс уақыты, басқару қызметі, бейнебақылау, электрондық жүйе

- Диссертациялық тақырыптың өзектілігі мен маңыздылығы Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Жасанды интеллект дәуіріндегі Қазақстан: өзекті мәселелер және оны түбегейлі цифрлық өзгерістер арқылы шешу» атты Қазақстан халқына 2025 ж. қыркүйек айындағы Жолдауында республика басшысы заманауи цифрлық технологияларға және оларды түрлі салаларға, соның ішінде өнеркәсіпке енгізуге баса назар аударғандығымен байланысты.

Диссертация тақырыбының маңыздылығы 2023-2029 жылдарға арналған «Цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологиялар мен киберқауіпсіздік индустриясын дамыту тұжырымдамасында» да атап өтілген. Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мәселесі мемлекеттік органдардың соңғы бастамалары аясында ерекше мәнге ие болуда.

- Зерттеудің мақсаты Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және басқару (әкімшілендіру) жүйесін талдау, сондай-ақ отандық тәжірибе мен халықаралық тәжірибе негізінде оларды жетілдіру бойынша ғылыми негізделген ұсыныстар әзірлеу болып табылады.

- Зерттеудің әдіснамалық негізіне Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен басқаруды талдау үшін таңдалған философиялық, жалпы ғылыми және арнайы әдістер кіреді.

- Диссертация мақсатына жету нәтижесінде тақырып бойынша нақты олқылықтар, кемшіліктер анықталып, отандық такси агрегаторларының қызметін тиімді ұйымдастыру мен бизнес әкімшілендіру бойынша, заңнамалық ережелерді жетілдіру бойынша нақты жа қолжетімді ұсыныстар енгізілген.

Бұл ұсыныстар жаңа болап табылады, себебі бұған дейін осы деңгейде қазақстандық экономика және құқықтық ғылымда іргелі еңбектер жазылмаған.

- Диссертация тақырыбы бойынша зерттеу нәтижелері жалпы саны 7 басылымнан тұратын журналдарда және халықаралық конференциялар материалдарында жарық көрді.

КІРІСПЕ

Зерттеу тақырыбының өзектілігі.

Қазақстан Республикасында такси агрегаторлары нарығының қарқынды дамуымен және олардың қызметін құқықтық реттеу мен басқаруды жетілдіру қажеттілігімен түсіндіріледі. Таксиге тапсырыс беруге арналған Uber мобильді қосымшасы алғашқы рет 2009 жылы жасалыпты. Бірінші рет аталмыш бағдарлама 2010 жылы пайдаланып, таксиге тапсырыс беріліпті¹. Содан бері такси арқылы жолаушылар мен олардың жүктерін тасымалдау күрт өзгерген: таксиге тапсырыс беру үшін түймені басу жеткілікті болды, себебі такси қызметіне қоңырау шалудың немесе оны «ұстап алу» үшін көшеге шығудың қажеті болмады. Мобильді қосымшалардың бірегей ерекшелігі – бұрынғыдай сиқты тасымалдауға тапсырыс қабылдайтын тірі диспетчер сияқты адами факторының болмауы. Жүргізушінің қозғалысын қадағалау, күту уақытын және оның жол жүру құнын білу және т.б. мүмкіндіктер платформалық қызмет арқылы жұмыс істейтін таксимен тасымалдауды жоғары сұранысқа ие етті.

ТМД елдерінде алашқы болып 2011 жылы Мәскеуде «Яндекс. Такси» қызметін бастады². Нәтижесінде нарықта жаңа қатысушылардың пайда болуы олардың қатысуымен қоғамдық қатынастарды құқықтық реттеу және әкімшілендіру қажеттілігін туғызды.

Соңғы жылдары «Яндекс Go», «inDriver» және «Aragi» сияқты электрондық такси платформалары, әсіресе, Алматы, Астана және облыс орталықтары, өзге ірі қалаларда миллиондаған жолаушыларға ыңғайлылық пен қызметтердің қолжетімділігін қамтамасыз ететін еліміздің көлік инфрақұрылымының ажырамас бөлігіне айналды. Қазақстан Республикасының Ұлттық статистика басқармасының болжамы бойынша 2025 жылға қарай бұл қызметтер арқылы жасалған саяхаттар саны 215 миллионнан асады³. Бұл осы саланың танымалдылығының айтарлықтай артқанын көрсетеді. Дегенмен, бұл процесс жүргізушілердің құқықтарын қорғау, жолаушылар қауіпсіздігін қамтамасыз ету, табысты ұлттық агрегаторларды құру және нарықта адал бәсекелестікке қолдау көрсету сияқты бірқатар қиындықтармен бірге келеді.

Біз таңдаған тақырыптың өзектілігі мен маңыздылығы Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Жасанды интеллект дәуіріндегі Қазақстан: өзекті

¹ Uber: Рождение и взлет сервиса по вызову такси. <https://vc.ru/marketing/1452644-uber-rozhdenie-i-vzlet-servisa-po-vyzovu-taksi>

² Ананьева А.А. Жолаушылар құқығын қорғауға бағытталған шаралардың бірі ретінде таксиге тапсырыс беру қызметін құқықтық және жеке реттеуді жетілдіру. // «Транспортное право», 2020, № 4. 21 б.

³ Салалық статистика. Қазақстан Республикасындағы көлік (2025 жылғы қаңтар). <https://stat.gov.kz/industries/business-statistics/stat-transport/publications/281740/>. қол жеткізілді 12 ақпан 2025ж.

мәселелер және оны түбегейлі цифрлық өзгерістер арқылы шешу» атты Қазақстан халқына 2025 ж. қыркүйек айындағы Жолдауында республика басшысы заманауи цифрлық технологияларға және оларды түрлі салаларға, соның ішінде өнеркәсіпке енгізуге баса назар аударғандығымен байланысты.⁴

Диссертация тақырыбының маңыздылығы 2023-2029 жылдарға арналған «Цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологиялар мен киберқауіпсіздік индустриясын дамыту тұжырымдамасында» да атап өтілген. Онда Қазақстан цифрландырудың платформалық моделіне көшу бойынша жұмысты бастағаны айтылған, бұл микросервистердің экожүйесін құруға мүмкіндік береді, сондай-ақ микросервистердің ашықтығын қамтамасыз етеді. Сондай-ақ цифрландырудың платформалық моделіне көшу де міндеттердің бірі болып табылады⁵.

Біздің диссертациялық зерттеу тақырыбымыздың өзектілігі БҰҰ-ның Тұрақты даму мақсаттарын жүзеге асырумен де байланысты, атап айтқанда, № 9 «Тұрақты инфрақұрылымды құру, инклюзивті және тұрақты индустрияландыру мен инновацияларды ынталандыру» атаулы мақсатпен. Бұл мақсатқа «Баршаға қолжетімді және тең қолжетімділікке ерекше назар аудара отырып, экономикалық дамуды және адам әл-ауқатын қолдау мақсатында өңірлік және трансшекаралық инфрақұрылымды қоса алғанда, жоғары сапалы, сенімді, тұрақты және мықты инфрақұрылымды дамыту» бағыты арқылы қол жеткізіледі, оның ішінде жолаушылар тасымалы саласында да⁶.

Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мәселесі мемлекеттік органдардың соңғы бастамалары аясында ерекше мәнге ие болуда. Мысалы, 2025 жылы Көлік министрлігі такси қызметін талдауды бастады және жүргізушілерді есептік жазбаны бұғаттау немесе рейтингті төмендету сияқты агрегаторлардың әрекеттеріне қатысты мәселелер туралы хабарлауға шақырды⁷. Бұл қадамдар цифрлық платформалардың ерекшеліктеріне әлі толық бейімделмеген заңнамадағы олқылықтарды көрсетеді; сондай-ақ осы қызмет түрін басқару мәселелерін де көрсетеді. Сонымен қатар, бейресми такси жүргізушілерінің айтарлықтай үлесі (EurasiaNet деректері бойынша 18 миллион халықтан 500 мыңға жуық адам) осы бөлікті реттеу және құқықтық салаға біріктіру үшін қосымша қиындықтар туғызады⁸.

⁴ Мемлекет басшысы Қасым-Жомарт Тоқаевтың «Жасанды интеллект дәуіріндегі Қазақстан: өзекті мәселелер және оны түбегейлі цифрлық өзгерістер арқылы шешу» атты Қазақстан халқына Жолдауы. <https://www.akorda.kz/kz/memleket-basshysy-kasym-zhomart-tokaevty-n-kazakstan-halkyna-zholdauy-zhasandy-intellekt-dauirindegi-kazakstan-ozekti-maseleler-zhane-ony-tubegeyli-cifrllyk-ozgerister-arkyly-sheshu-881957>

⁵ 2023 - 2029 жылдарға арналған цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологиялар саласын және киберқауіпсіздікті дамыту тұжырымдамасын бекіту туралы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2023 жылғы 28 наурыздағы № 269 қаулысы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2300000269>

⁶ Тұрақты даму мақсаттары. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainable-development-goals/>

⁷ Автомобиль көлігі және көліктік бақылау комитеті. «Қауымдастықтар мен ұйымдарға және таксимен тасымалдаушыларға және такси жүргізушілеріне Хабарлама. 07.02.2025 ж. https://www.gov.kz/memleket/entities/komtransport/press/news/details/933468?lang=ru&utm_source=in_materials&clid=d8082ae2. қол жеткізілді 08 ақпан 2025ж.

⁸ Kumenov A.S., “Kazakhstan: Taxi Industry a Bellwether for the Economy” (2018). <https://eurasianet.org/kazakhstan-taxi-industry-a-bellwether-for-the-economy?clid=2104186c>. қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

Такси агрегаторларының қызметін реттеудің халықаралық тәжірибесі Қазақстан үшін маңызды бағдар бола алады. Мысалы, АҚШ пен Еуропа елдерінде агрегаторларды лицензиялау, экологиялық стандарттарды сақтау, нарыққа қатысушылардың құқықтарын қорғау шаралары белсенді түрде әзірленуде және жүзеге асырылуда. Алайда, көлік саласындағы бейресми жұмыспен қамтудың жоғары деңгейі және Қазақстанның экономикалық даму ерекшеліктері сияқты жергілікті ерекшеліктерді есепке алмай, шетелдік тәсілдерді тікелей бізге көшіру мүмкін емес. Сондықтан такси агрегаторлары қызметі саласындағы отандық заңнама мен әкімшілендіру тәжірибені талдауға бағытталған біздің зерттеуіміз уақытылы және сұранысқа ие деп танылуға жатады.

Бұл тақырыптың маңыздылығы оның әлеуметтік-экономикалық мәнімен де айқындалады. Такси агрегаторларының дамуы халықтың ұтқырлығын арттыруға, әсіресе өзін-өзі жұмыспен қамтығандар үшін жұмыс орындарын құруға, бюджетке салық түсімдерін арттыруға ықпал етеді. Сонымен қатар, тиімді әкімшілендіру пен құқықтық реттеудің болмауы саладағы көлеңкелі экономиканың өсуіне, қызмет көрсету сапасының төмендеуіне және жүргізушілер мен жолаушылардың мүдделерінің бұзылуына ықпал етуі мүмкін. Агрегаторлар қызметінің оң әсерінің мысалы ретінде олардың Invataxi жобасына қатысуын келтіруге болады: 2024 жылы Yandex Go қосымшасы арқылы мүгедектер үшін 207 мыңнан астам сапар жасалды, бұл саланың әлеуметтік мәселелерді шешудегі әлеуетіне баса назар аударады⁹.

Цифрлық платформалар қызметтерді ұсынуға ғана емес, сонымен қатар экожүйе қатысушыларының белсенді өзара әрекеттестігіне бағытталған жаңа бизнес үлгілерін қалыптастырудың негізіне айналуға. Ағымдағы бәсекелестік жағдайында компаниялар жаһандық бизнес кеңістігінің қажеттіліктері мен мәселелерін ескере отырып, ең тиімді шешімдерді іздеуде. Онлайн транзакциялардың өсуі және нарыққа қатысушылардың платформалық экономикаға көшуі байқалады. Цифрлық платформалардың мәнін зерттеу өзекті болып табылады, өйткені ол әлемдік қауымдастықтың алдында тұрған заманауи үрдістер мен проблемаларды көрсетеді: жаһандану, цифрландыру, бизнес-модельдердің өзгеруі, цифрлық платформалардың еңбек қатынастарына әсерін.

Өйткені цифрлық платформалар ақпарат алмасу құралы ғана емес, сонымен қатар жаңа бизнес-модельдер мен экономикалық қарым-қатынастардың негізіне айналды. Цифрлық платформаларды енгізу және кеңейту бизнесті жүргізудің дәстүрлі тәсілдерін өзгертеді. Платформалық тәсілдерді қолданатын компаниялар бәсекелестік артықшылықтарға ие болады, ал дәстүрлі модельдер қауіп төндіреді. Сонымен қатар, цифрлық платформалар бір жағынан экономикалық өсуді ынталандырса, екінші жағынан цифрлық теңсіздікті қалыптастыруға ықпал етеді. Климаттың өзгеруі және ресурстардың тапшылығы сияқты жаһандық мәселелер аясында тұрақты шешімдерді

⁹ Интернет ресурсы Times of Central Asia, «Kazakhstan Expands Invataxi Services with Taxi Aggregator Partnership» (2025) <https://timesca.com/kazakhstan-expands-invataxi-services-with-taxi-aggregator-partnership/?clid=73ae0f31>, қол жеткізілді 15 қаңтар 2025ж.

ілгерілетудегі цифрлық платформалардың рөлі ерекше болып отыр. Бұл зерттеудің мақсаттарының бірі тұрақты даму мақсаттарына жету үшін платформалық бизнес модельдерін қалай пайдалануға болатынын анықтау болып табылады.

Осылайша, зерттеудің өзектілігі Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін реттеу мен әкімшілендіруге теңгерімді тәсілді әзірлеу қажеттілігімен түсіндіріледі. Бұл зерттеу қолданыстағы нормативтік база мен басқару тәжірибесіндегі кемшіліктерді анықтауға, сондай-ақ халықаралық тәжірибе мен ұлттық ерекшеліктерді ескере отырып, оларды жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірлеуге бағытталған. Зерттеу нәтижелері көлік саласының дамуын қамтамасыз ететін тұрақты құқықтық және әкімшілендіру ортаны құруға, нарық субъектілерінің құқықтарын қорғауға және саланың экономикалық тиімділігін арттыруға ықпал ете алады.

Зерттеудің мақсаты. Зерттеудің мақсаты Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және басқару (әкімшілендіру) жүйесін талдау, сондай-ақ отандық тәжірибе мен халықаралық тәжірибе негізінде оларды жетілдіру бойынша ғылыми негізделген ұсыныстар әзірлеу болып табылады.

Осы мақсатқа жету үшін Қазақстанда такси агрегаторларының табысты жұмыс істеуі үшін тиімді құқықтық және әкімшілендіру ортаны құруға бағытталған келесі **міндеттер** қойылды.

- Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеудің қазіргі жағдайын және оның цифрлық көлік платформаларының ерекшеліктеріне сәйкестігін зерттеу.

- Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін, оның ішінде нарық субъектілерінің өзара әрекетін және бейресми бөлігімен біріктіру бойынша басқару ерекшеліктерін бағалау.

- Қолданылатын тәсілдерді анықтау үшін такси агрегаторларының қызметін реттеу және басқару бойынша халықаралық және шет елдердегі озық тәжірибені талдау; оның ішінде құқықтық жүйелері жақын болып келетін бірталай ТМД мемлекеттерінің тәжірибесін саралау.

- Отандық заңнамадағы және такси агрегаторларының қызметін әкімшілендіруді реттеудегі кемшіліктерді анықтау.

- Ұлттық заңнаманың соңғы жылдары белсенді өзгеруіне байланысты зерттелетін саланы құқықтық реттеудегі динамикалық өзгерістерді қарастыру.

- Такси агрегаторларының қызметін басқару және құқықтық реттеу әдістерін жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірлеу.

- Елеулі бейресми бөлік сияқты ұлттық ерекшеліктерді ескеретін және озық халықаралық тәжірибелерді бейімдейтін отандық такси агрегаторының үлгісін ұсыну.

- Такси агрегаторларының қызметін басқаруды оңтайландыруға бағытталған құқықтық және басқарушылық шаралар бойынша ұсыныстарды қалыптастыру.

Аталмыш мақсатқа жету Қазақстандағы такси агрегаторларын реттеу және басқару туралы білімді жүйелеуге және саланы басқарудың тиімді жүйесін қалыптастырудың практикалық шешімдерін ұсынуға мүмкіндік береді. Зерттеу такси нарығын цифрландыру жағдайында көлік саласын дамытуға, қызмет көрсету сапасын арттыруға және әлеуметтік мәселелерді шешуге бағытталған.

Зерттеу нысаны: Қазақстандағы және шет елдердегі такси агрегаторларының электрондық платформаларының қызметіндегі экономикалық және құқықтық қатынастар зерттеу нысаны болып табылады.

Зерттеу пәні: Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін әкімшілік басқарудың құқықтық нормалары мен механизмдері, шетелдік заңнама мен тәжірибе, олардың тиімділігін және жетілдірудегі заңнаманың, әкімшілендірудің тәжірибелік бағыттары болып табылады. Шетелдік заңнама мен тәжірибені біз алыс мемлекеттер және ТМД мемлекеттерінің мысалында қарастырып, терең зерделедік. Оның ішінде Америка Құрама Штаттары, Ұлыбритания, Үндістан, Қытай, Германия, Жапония және Австралия. ТМД елдері: Беларусь, Ресей, Өзбекстан, Қырғызстан.

Зерттеудің теориялық негізі. Зерттеудің теориялық негіздері жалпы құқықтық теория, азаматтық және кәсіпкерлік құқық саласындағы ғылыми зерттеулер; такси агрегаторларының қызметін талдауға қолданылатын басқару теориясының негізін қалаған Анри Файоль мен Питер Друкердің классикалық еңбектеріне негізделген. Файоль негізгі басқару әрекеттерін – жоспарлау, ұйымдастыру, жетекшілік, үйлестіру және бақылауды анықтады, олар агрегаторлар, жүргізушілер және мемлекет арасындағы өзара әрекеттесу процестерін зерттеуге мүмкіндік береді¹⁰. Мысалы, Друкер менеджменттің негізгі рөлін және оның сыртқы ортадағы өзгерістерге бейімділігін ерекше зерделеп өткен, бұл әсіресе инновациялар мен цифрландыру аясында цифрлық платформаларды талдау үшін өзекті болып табылады¹¹.

Бұл ілімдер Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен басқаруды талдауға негіз болады. Олар жалпы басқару қағидаттарын заңнаманы сақтау және бейресми бөлікті біріктіру сияқты ұлттық ерекшеліктермен байланыстыруға көмектеседі. Заманауи нақты жағдайларды есепке алу үшін теориялық негіздерді платформалық экономика бойынша зерттеулермен толықтырған Davenport Т.Н. болған. Осылайша, ол такси агрегаторларының қызмет етуінің құқықтық және басқарушылық аспектілерін ағымдағы мәселелер аясында зерттеуге тұтас көзқарасты қамтамасыз еткен.

Зерттеудің заңнамалық негіздері.

• «Көлік туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (01.01.2026 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен).

• «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (01.01.2026 ж. өзгертулер мен толықтырулармен).

• Онлайн-платформалар және онлайн-жарнама туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2023 жылғы 10 шілдедегі № 18-VIII ҚРЗ.

¹⁰ Файоль Х. General and Industrial Management (1949) <https://gog.su/FWm2>, қол жеткізілді 09 қаңтар 2025 ж.

¹¹ Друкер П.Ф. The Practice of Management (1954) <https://gog.su/E1qm>, қол жеткізілді 09 қаңтар 2025ж.

- Қазақстан Республикасының Еңбек кодексі (01.01.2026 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен).
- Қазақстан Республикасының Әлеуметтік кодексі (01.01.2025 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен).
- «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (04.11.2025 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен).
- «Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (01.10.2026 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен).
- «Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (01.01.2026 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен).
- Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы (Салық кодексі). Қазақстан Республикасының Кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы № 120-VI ҚРЗ.
- Және де көптеген заңға тәуелді актілер осы тақырыпты терең зерделеу мақсатында пайдаланған.

Зерттеудің тәжірибелік негізі. Зерттеудің практикалық негізі Қазақстандағы такси агрегаторлары нарығының ағымдағы жағдайын, соның ішінде «inDrive» және «Yandex Go» платформаларының қызметін талдауға негізделген. Шетелдік тәжірибе дамыған мемлекеттердің сот істерін саралау арқылы қолданған. Жұмыста 2020–2025 жылдарға арналған бейресми бөлік, жол жүру, тасымалдау бойынша статистикасы және жол-көлік оқиғалары туралы деректер пайдаланылады. Зерттеу сонымен қатар деректердің ағып кетуі мен көлеңкелі жұмыспен қамтуды қоса алғанда, салалық мәселелердің бұқаралық ақпарат құралдарында көрсетілуіне негізделген. Бұл бізге бейресми жұмыспен қамту және қауіпсіздік сияқты негізгі қиындықтарды анықтауға және Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін реттеу мен басқаруды жақсарту бойынша ұсыныстарды негіздеуге мүмкіндік берді.

Зерттеу әдістері. Зерттеудің әдіснамалық негізіне Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен басқаруды талдау үшін таңдалған философиялық, жалпы ғылыми және арнайы әдістер кіреді.

- *Диалектикалық әдіс* цифрлық платформаларды дамытуға және олардың көлік заңнамасымен өзара әрекеттесуіне байланысты құқықтық нормалар мен басқару тәжірибесінің эволюциясын зерттеуге мүмкіндік берді.

- *Жүйелік тәсіл* агрегаторлар, жүргізушілер, жолаушылар және мемлекеттік органдар арасындағы өзара байланыстарды олардың бірлескен қызметін бағалау арқылы анықтады.

- *Функционалдық әдіс* такси тасымалдау қызметтерін көрсету кезінде нарық субъектілерінің қауіпсіздігі мен құқықтарын қорғауды, әкімшілік басқаруды қамтамасыз етудегі нормалар мен механизмдердің тиімділігін бағалауға көмектесті.

- *Салыстырмалы-құқықтық әдіс* Қазақстанның заңнамасын және әкімшілендіру тәжірибесін Еуропа елдерінің және Үндістанның тәжірибесімен

(бейресми бөлікті ескере отырып) салыстыруға, қолданылатын шешімдерді көрсетуге мүмкіндік берді.

- *Формальды құқықтық әдіс* нормативтік актілердің мазмұнын талдауды, олардың кемшіліктерін анықтауды және саланың жұмыс жағдайларына сәйкестігін қамтамасыз етті.

- Такси агрегаторларын әкімшілендірудің мәселелері мен жетілдіру жолдарын анықтау мақсатына жету үшін жоғарыда айтылғандардан басқа *экономикалық ғылыми зерттеудің арнайы әдістері де қолданылды, мысалы, бақылау* (эмпирикалық зерттеулер, агрегаторлардың қызметі туралы алғашқы ақпаратты жинау үшін мониторинг жүргізу).

Отандық такси агрегаторының ұсынылған моделін құрастыру және оның табысты жұмыс істеу нәтижелерінің болашағын анықтау үшін *модельдеу және болжамдау* әдістері қолданылды. Болжамдау әдісі экономика мен басқарудың тиімділігін арттыруға бағытталған ғылыми жобаларда үлкен маңызға ие.

Статистикалық әдіс Қазақстандағы және шет елдердегі такси қызметтерін жүзеге асыратын саланың жағдайын көрсету үшін, басқа да зерттеу мақсаттарында қолданылды.

Қазақстанда және шет елдерде жұмыс істейтін цифрлық такси платформаларының *құжаттамасын зерделеу* бізге әкімшілендірудің озық тәжірибелерін анық көруге және оларды Қазақстанда пайдалануға ұсынуға мүмкіндік берді.

Бұл әдістер жиынтығы кешенді талдауды және бірін-бірі толықтыра отырып, такси агрегаторларын реттеу мен басқаруды жетілдіру бойынша ұсыныстарды әзірлеуді қамтамасыз етті.

Қорғауға ұсынылатын тұжырымдамалар. Ғылыми әдебиеттерді, Қазақстанның нормативтік құқықтық актілерін, шетелдік заңнама мен тәжірибені талдау негізінде келесі ережелер тұжырымдалған:

1. Такси агрегаторларының қызметін бизнес әкімшілендіруді зерделеу үшін алдымен осы саланың құқықтық реттелуін саралау жөн деген пікірдеміз. Сондықтан такси агрегаторларын реттеу саласындағы Қазақстанның қолданыстағы заңнамасында олқылықтар бар екендігі анықталған, оның ішінде олардың құқықтық мәртебесі мен жүргізушілер мен жолаушылардың қауіпсіздігі үшін жауапкершілігінің нақты белгіленбегендігі саланың тиімділігін төмендетеді. Диссертациялық жұмыста такси агрегаторлары құқықтық мәртебесі бойынша оларды тасымалдаушыларға және жұмыс берушілерге теңестірілуі және басқа тасымалдаушылармен, соның ішінде олардың қызметін лицензиялауды қоса алғанда, одан туындайтын барлық салдарлармен тең дәрежеде автомобиль көлігі туралы және еңбек заңнамасына бағынуы тиіс екендігі негізделеді. Және такси агрегаторлары жүргізушілермен ортақтасып зиян келтіру бойынша азаматтық құқықтық жауапкершілікте болуы ұсынылады. Бұл ұсыныстарды жүзеге асыру тиісті заңнамаларға өзгерістер мен толықтырулар енгізу арқылы жүзеге асыру бойынша диссертацияда нақты құқықтық нормалардың редакциялары берілген (А Қосымшасы).

2. Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін басқару бейресми жұмыспен қамтудың жоғары деңгейімен (500 мыңға жуық жүргізуші) ұштасады, бұл ашықтық пен бақылауды арттыру үшін халықаралық тәжірибені бейімдеуді талап етеді. Сондықтан диссертацияда такси агрегаторларының қызметін басқару және олардың қызметін әкімшілендіруді ұйымдастыру үшін жүргізушілердің де, жолаушылардың да мүдделерін ескере отырып, менеджмент саласындағы қалыптасқан озық шетелдік теориялық ілімдер мен заманауи цифрлық бағдарламаларды пайдалану ұсынылады. Ондай теориялар диссертациялық жұмыстың мәтінінде жеткілікті деңгейде келтірілген. Мысалы, Fayol H., Drucker P.F., H. Koontz, H. Weihrich, Taylor F.W., Mintzberg, H. Kanter R.M., Cotter D.P., Porter M.E., Davenport T.H. және өзге де менеджмент саласындағы әйгілі теоретиктердің еңбектеріне негіздедік.

3. Такси агрегаторларының дамуы халықтың осал топтарының ұтқырлығын арттыру сияқты әлеуметтік мәселелерді шешуге ықпал етеді (мысалы, 2024 жылы 207 000 Инватакси сапары), бұл олардың экономикалық және әлеуметтік маңыздылығын көрсетеді. Сондықтан отандық такси агрегаторын құру және қолданыстағы цифрлық платформалардың қызметін ұйымдастыруды жетілдіру кезінде мемлекет халықтың әлеуметтік осал топтарына қызмет көрсетуге басымдық беретін агрегаторларға белгілі жеңілдіктер (салықтық жеңілдіктер, субсидиялар немесе лицензиялық преференциялар) қарастырылуы қажет деп тұжырымдаймыз.

4. Қазақстандағы такси агрегаторларын тиімді басқару такси жүргізушілерінің жұмыстарын саралау (рейтингтеу, бағалау, категориялау) және қолдау қағидаттарына негізделген басқарудың негізгі тәсілдерін жүзеге асыруды талап етеді. Диссертацияда отандық агрегаторды құру қызмет көрсету сапасы мен нарықтағы бәсекеге қабілеттілікті арттыруға мүмкіндік беретін жүргізушілерді оқытуды, баға белгілеудің ашық тетіктерін және инновациялық технологияларды (мысалы, бейнебақылау) пайдалануды қоса алғанда, менеджмент жүйесін дамытумен қатар жүруі керектігі негізделеді.

5. Қазақстандағы шетелдік «Яндекс. Такси» компаниясының нарықтық үлесі осы саладағы қызмет көрсетуде басым көлемді орын алуда, бәсекелестік қағидаттарына кедергі келтіруде. Диссертациялық зерделеу негізінде біз нақты статистикалық, экономикалық тұрғыдан аталмыш мәселені жан жақты қарастырдық. Сондықтан оны және сондай бизнес субъектілерін монополиялық үстемдік жағдайдағы субъектілер деп тануға толығымен негіздер бар деп санаймыз. Мұндай шаралар отандық такси агрегаторын құруға және оның қызметін дамытуға жол береді.

6. Алыс және жақын орналасқан шетел мемлекеттерінің оң және қоғамға тиімді озық тәжірибелерін Қазақстанда іс жүзінде пайдалану ұсынылады. Оның ішінде жүргізушілерге қойылатын талаптарды жетілдіру, олардың еңбек өтіліне, мінез құлқына, міндетті азаматтық құқықтық жауапкершіліктерін сақтандыруға талаптар енгізілуі қажет. Сонымен қатар, такси агрегаторлары өз кезегінен, жүргізушілердің еңбек, әлеуметтік құқықтарын сақтау, қорғау мақсатында

қолданыстағы заңнамаға сай іс шаралар қолданулары қажет. Бұл туралы да нақты құқықтық нормалар жобалары құрастырылып, диссертацияда келтірілген.

7. Шетелдік және отандық үздік тәжірибелерді, заңнамаларды, әкімшілендіру саясаттарын саралау негізінде диссертацияда Қазақстандық дербес ұлттық такси агрегаторын құру жолдары, тәртіптері ұсынылды. Бұл ұсынысымыз жүзеге асырылған жағдайла Қазақстан такси нарығының мүдделі тараптарының (стейкхолдерлеріне, яғни, жолаушыларға, жүргізушілерге, агрегаторлардың өзіне және мемлекетке де) барлығына қаржылық-экономикалық және әлеуметтік салдары тиімді болатыны анық.

8. Диссертацияда белгіленген міндеттерді орындау барысында біз тағы бір тұжырымдаманы қалыптастырдық. Ол кез келген өндірістік, қызмет көрсету саласын әкімшілендіру үрдістері осы саланы реттейтін заңнамалардың өзгеруімен айырылмас байланыста екендігі. Сондықтан такси агрегаторлары қызметін құқықтық реттеу туралы отандық заңнаманың өзгеруі осы өзгерістердің барлық тетіктерін қамтитын бизнес әкімшілендіру жолдарын, құралдарын да тиісінше өзгертулерді талап етеді. Сонда ғана сол өзгерістерді өзінің басқарушылық, ұйымдастырушылық қызметінде ескеретін ұйымдар алдағы қатарларда болуы ықтимал.

Сонымен қатар, диссертациялық зерделеу негізінде біз әкімшілендіру бойынша өзге де тиімді шаралар енгізу туралы ғылыми ізденістің нәтижелерін кең ауқымды көлемде ұсындық.

Зерттеудің ғылыми жаңалығы. Зерттеудің ғылыми жаңалығы – бұл зерттеу Қазақстандағы такси агрегаторлары қызметінің құқықтық және басқарушылық аспектілерін жан-жақты және жүйелі талдауға арналған, заң ғылымы мен менеджмент теориясына елеулі үлес қосатын Қазақстандағы алғашқы іргелі ғылыми еңбектердің бірі болып табылады. Қазақстанда бұрын зерттелмеген цифрлық платформалардың делдалдық рөлін ескере отырып, алғаш рет зерттеу тақырыбы бойынша нормативтік құқықтық актілер жүйеленіп, олардың олқылықтары анықталды. Алғаш рет такси агрегаторларының қызметін басқару ерекшеліктері, оның ішінде бейресми бөлікті дербес сала ретінде біріктіру талданады. Өкінішке орай, отандық құқық және экономика ғылымдары саласында аталмыш тақырып бойынша іргелі еңбектер тапшы болып тұр, әуелі мақалалар деңгейінде де.

Электрондық такси платформасы мен такси жүргізушісі арасындағы қатынастар және жолаушылар мен багажды жеңіл таксилерімен тасымалдау жөніндегі қызметті жүзеге асыру жөніндегі қатынастар Қазақстанда әлі күнге дейін диссертациялық деңгейде зерттелмеген, себебі ондай қатынастар туралы заңнамалық ережелер жақында ғана және тек ішінара бекітілген. Ал осы саланы бизнес әкімшілендіру бойынша мүлдем басылымдар жоқ.

Осылайша, біздің тақырыбымыз бойынша бүгінгі күнге дейін диссертацияда көрсетілген аспектілерде және көлемде зерттеу жүргізілген жоқ.

АҚШ-тағы және өзге мемлекеттердегі лицензиялау платформалары сияқты халықаралық тәжірибені отандық тәжірибе үшін жаңа болып табылатын Қазақстан жағдайларына бейімдеу бойынша ұсыныстар әзірленді. Ұлттық

ерекшеліктерді ескере отырып, бейресми бөлікке бақылауды күшейтуге және қауіпсіздікті жақсартуға арналған түпнұсқа тәсілдер ұсынылған. Диссертацияда алғашқы рет ұлттық такси агрегаторын енгізіп, оның қызметін тиімді дәрежеде іске асыратын нақты ұсыныстар берілген.

Зерттеудің теориялық маңызы. Зерттеудің теориялық маңыздылығы цифрландыру жағдайында такси агрегаторларын реттеу мен басқаруды талдау арқылы менеджмент және құқық теориясын дамытуда жатыр.

Жұмыс цифрлық платформалардың делдал ретіндегі мәртебесін және олардың Қазақстанның экономикалық және заңнамалық жүйесіндегі орнын нақтылау арқылы құқық теориясы мен басқару теориясына ықпал етеді. 1.4-бөлімшедегі басқару талдауы классикалық тәсілдерді толықтыра отырып, цифрлық экономикадағы процестер теориясын байытады. Америка Құрама Штаттары мен Еуропа елдерінің тәжірибесін салыстырмалы талдау (II бөлім) қарастырылып отырған салаларға қолданылатын икемді реттеу қағидаттарын көрсетеді. Нормативтік құқықтық базаның кемшіліктерін анықтау (III бөлім) цифрлық такси агрегаторлық платформаларының қызметін тиімді әкімшілендіру және құқықтық реттеу үлгілерін жетілдіруге сеп болады.

Осылайша, зерттеу білімді жүйелейді және құқық пен экономиканың өзара әрекеттесуін түсінуді тереңдетеді, одан әрі ғылыми әзірлемелер үшін негіз жасайды.

Ұсыныстардың тәжірибелік маңыздылығы. Ұсыныстарды іс жүзінде іске асыру қауіпсіздік және әлеуметтік жауапкершілік тұрғысынан қолданыстағы платформалардың (inDriver, Yandex Go) кемшіліктерін жоятын отандық такси агрегаторының үлгісін жасауға, цифрлық платформаларды пайдалана отырып, таксилердің экономикалық көрсеткіштерін жақсартуға бағытталған. Заңнамадағы (3.1-бөлімше, мысалы, тасымалдаушылар мәртебесінің анықталмағандығы) және басқарудағы (3.3-бөлімше, мысалы, сапаны бақылаудың әлсіздігі), сондай-ақ халықаралық тәжірибедегі (II бөлім, мысалы, АҚШ-тағы лицензиялау) кемшіліктерді талдау негізінде бейресми бөліктің болуын (1.4-бөлім) және бағаны ескере отырып, іс-шаралар ұсынылады.

Ұсыныстарымызды іске асыру мыналарды қамтиды: 1) құқықтық шаралар (агрегаторлардың мәртебесін нақтылау), 2) басқару шаралары (қызмет көрсету сапасын бақылау) және 3) мемлекетпен, бизнспен және жүргізушілермен бірлесіп, 1-3 жыл күтілетін кезеңмен отандық такси платформасының жобасын құру.

Зерттеу нәтижелерін апробациялау. Диссертация тақырыбы бойынша зерттеу нәтижелері жалпы саны 7 басылымнан тұратын журналдарда және халықаралық конференциялар материалдарында жарық көрді.

Оның ішінде екі мақала *Ғылым және жоғары білім министрлігі ұсынған журналдарда*:

1.«Такси агрегаторларының электрондық платформаларының қызметі: шет мемлекеттер мен Қазақстанның әкімшілік және сот тәжірибесі». //Сот Академиясының Жаршысы. 2025. № 4 (12). 31- 42 б. URL: <https://vestnik.sta-jsk.kz/index.php/jsk/article/view/236/140>

2.«Legal regulation of taxi aggregators and drivers: a comparative legal analysis of Kazakhstan and international practice». //Bulletin of Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan. Scientific and legal journal. 2025; 80 (4): P. 143-158

Шетел журналдары мен конференциялар материалдарында:

1.«Правовое регулирование деятельности агрегаторов такси в РФ». //Бизнес, менеджмент и право. Научно-практический экономико-правовой журнал. № 4 (68), 26 декабря 2025 г. – С. 52-57.

2.«Роль агрегаторов такси на рынке пассажирских перевозок Казахстана и вопросы правового регулирования». //Public administration/«Colloquium-journal» №15 (208), 2024. – С.4-6.

3.«Цифрлық трансформациядан туындаған іскерлік ортада такси агрегаторлары қызметін құқықтық реттеу». //Салық Зимановтың және Өтеген Сейітовтің туғанына 100 жыл толуына арналған халықаралық ғылыми-практикалық конференциясының материалдары. Атырау, «Х. Досмұхамедов атындағы Атырау университеті». КеАҚ баспаханасы, 2023 ж. – 560 б. 445-449 б.

4.«Платформалық жұмыспен қамтудың ерекшеліктері». //Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимылдың ұлттық және халықаралық-құқықтық тетіктерін жетілдіру мәселелері» халықаралық ғылыми-практикалық конференция материалдар жинағы (2024 жылғы 29 ақпан). 155-157 б.

5.«Такси қызметтері сапасына такси агрегаторларының әсері және құқық қолдану тәжірибесі». //AIU-2024: Білім, ғылым және жасанды интеллект синергиясы: идеядан тәжірибеге» халықаралық ғылыми-практикалық конференциясының материалдарының жинағы. Астана: Астана Халықаралық университеті, AIU, 2024. - 3061 б. 770-775 б.

Диссертацияның құрылымы мен көлемі. Диссертация кіріспеден, үш бөлімнен, қорытындыдан және қосымшадан тұрады. Диссертацияның жалпы көлемі 172 бетті құрайды.

I бөлім. Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және оны дамыту

1.1 Цифрлық платформалардың түсінігі мен мазмұны

Қоғам дамуының жаңа кезеңін белгілеген Төртінші өнеркәсіптік революция әкелген жаңа технологиялардың әсерінен әлем күрт өзгерді. Цифрлық технологиялар саладағы ұйымдастырушылық өзгерістердің негізгі құралына айналды. Цифрландыру заманауи жаңашылдықтарды (инновацияларды) енгізу және компаниялардың бәсекеге қабілеттілігін қамтамасыз ету жолдарын түбегейлі өзгертті. Өнеркәсіптің цифрлық трансформациясы және заманауи өндірістік даму жағдайында цифрлық технологияларды пайдалану жаңа өнімдер мен қызметтердің пайда болуына, әлемнің виртуалды және реалды бөліктері арасындағы шекараны жоюға және кең инновациялық мүмкіндіктерді ашуға ықпал еткенін атап өтуге болады. Цифрлық технологиялар ұсынатын жаңа мүмкіндіктерге жауап ретінде IT платформаларға (цифрлық/сандық платформалар) негізделген платформалық экономикасы қалыптаса бастады¹². Дегенмен, цифрлық платформалардың барлық мүмкіндіктері әлі толық ашылған жоқ және айтарлықтай осы кезеңге сәйкес экономикалық нәтижелерге келтіруде. Бұл көбінесе сандық платформалардың жаңалығы мен жеткіліксіз зерттелуіне, олардың өнеркәсіптік компаниялардың дамуындағы орны мен рөліне байланысты, бұл осы зерттеу мәселелерін тереңірек зерттеу қажеттілігінің өзектілігін анықтайды.

Жалпы мағынада цифрлық платформа – бұл цифрлық экономиканың жаңа бизнес үлгісі, тұрақты өзегі мен өзгермелі перифериядан тұратын жүйе, бизнес пен халықты түрлі нарықтық қызметтермен қамтамасыз етеді. Онлайн платформа - бұл пайдаланушы немесе арнайы біліктіліктері бар мамандар жасаған тіркелгі арқылы онлайн платформада әртүрлі әрекеттерді орындауға (қабылдау, өндіру, жариялау, тарату, сақтау) мүмкіндік беретін веб-сайт немесе бағдарлама. Оның ерекшелігі мындаған пайдаланушылары болуымен сипатталады¹³.

¹² Курсеитова С.Э., Джаферова С.Э. Цифровая платформа и ее роль в развитии предприятия. //Инновационная парадигма экономических механизмов хозяйствования: сборник научных трудов VII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Симферополь, 2022. С.278-281

¹³ А.Б. Жанбозова, Д. Мусаева, Т.А. Азатбек, С.Н. Валиева. Экономическая природа цифровых платформ. // Научный журнал «Вестник университета «Туран». № 2(94), 2022 г.

Онлайн платформалардың мысалдарына әлеуметтік желілер, жедел хабаршылар, блогтар, видеохостинг қызметтері және т.б. жатады. Қазақстанда қызмет онлайн-платформа болудан бас тартса, мемлекеттік орган қазақстандық пайдаланушылардың қолжетімділігін шектейді.

Цифрлық платформаларды құрудың алғы шарттары ретінде ақпараттық коммуникациялық технологиялардың (АКТ-ның) дамуы және Интернеттің жаһандануы болды.

Жаңа цифрлық технологиялардың қарқынды дамуы және олар беретін мүмкіндіктер мен болашағын білу цифрлық платформаларға негізделген платформалық экономиканы қалыптастыруға ықпал етті. Цифрлық платформалар салалық және аумақтық кедергілерді жоюға, шаруашылық субъектілерінің қызмет аясын тарылтуға немесе кеңейтуге қабілетті. Цифрлық платформалардың артықшылықтарына мыналар жатады: транзакциялық шығындардың айтарлықтай төмендеуі, нарықтық айналымның артуы; барлық мүдделі тараптар үшін өнімділік пен өнімді сатудың тиімділігі, жылдамдығы және ыңғайлылығы; құндылықтарды құрудың жаңа көздерін табу.

Төртінші өнеркәсіптік революция өнеркәсіптегі ауқымды нәтижелерге әсер етіп, оны өзгертті. Цифрлық платформаларға кіру және цифрлық экожүйелерге қатысу компаниялардың қызметі ұлғаюын күрт жеделдетеді, бұл шығындарды аз жұмсай отырып, жобаларды нөлден бастап жылдам енгізу, көбейтуге мүмкіндік береді. Желінің сыртқы әсері платформаға қосылған жаңа қатысушы ұсынылатын қызметтердің құнын/пайдалылығын арттырғанда пайда болады. Цифрлық платформаның иесі сауда мен өндірістің негізгі «жаһанданушысына» айналады, ол нарықты бейнелейтін нарық айналымының ақша ағындарын анықтайды¹⁴. Цифрландыру электрондық платформада жұмыс істейтін компаниялардың қызмет ету кеңістігін кеңейтуге зор әсер етеді,

Цифрлық платформалар қоғамның әлеуметтік-экономикалық дамуына әсер етеді, платформалық экономиканы қалыптастырудың драйвері болып табылады, дәстүрлі бизнес үлгілерін түрлендіреді, нарық қатысушылары үшін желілік өзара әрекеттесу үшін жаңа мүмкіндіктер жасайды.

2020 жылы әйгілі «Deloitte» компаниясы MAPI-мен бірлесіп Солтүстік Америкадағы, Еуропадағы және Азиядағы өнеркәсіптік компаниялардың 850 басшыларының онлайн сауалнамасын, сондай-ақ өнеркәсіптік компаниялардың 30 басшысымен сұхбатты қамтитын зерттеу жүргізді, бұл ұйымдар өз қызметінде неліктен цифрлық платформаларды мейілінше қолдануға тырысатынын анықтауға көмектесті, деген мақсатпен (Smart manufacturing ecosystems, 2020)¹⁵.

Олардың зерттеу нәтижелері көрсеткендей, өнеркәсіптік кәсіпорындардың платформалық нысандағы жұмыс жасауға қосылуға және экожүйені қалыптастыруға мүдделілігін түсіндіретін екі негізгі себеп жаңа өнімдер мен

¹⁴ Helfat C.E., Raubitschek R.S. (2018). Dynamic and integrative capabilities for profiting from innovation in digital platform-based ecosystems. *Research Policy*, 47(8): 1391-1399. <https://ideas.repec.org/a/eee/respol/v47y2018i8p1391-1399.html>

¹⁵ Т. В. Ховалова. Использование цифровых платформ для стратегического развития промышленных компаний. <https://doi.org/10.17747/2618-947X-2022-3-245-254> // Стратегические решения и риск менеджмент. Том 13, № 3 (2022). https://www.jsdrm.ru/jour/article/view/1008?locale=ru_RU

қызметтерді әзірлеу және іске қосу жылдамдығын арттыру мүмкіндігі, сондай-ақ өнімдерді/қызметтерді сатудан, оның ішінде қосымша қызметтерді көрсетуден түсетін кіріс көлемін арттыру мүмкіндігі болып табылады екені анықталды. Өнеркәсіптік компаниялар үшін маңызды үшінші себеп - бизнес-процестердің тиімділігін арттыру арқылы қол жеткізілетін өндірістік шығындарды азайту.

«Цифрландыру» термині бүгінгі күнде жоғары сұраныстағы әрекет болып жатыр. Цифрландыру дегеніміз ол бизнес-процестерді оңтайландыру, компанияның өнімділігін арттыру және тұтынушылармен өзара әрекеттесуді жақсарту үшін цифрлық технологияларды пайдалануды көздейтін терең бизнес-процестер. Цифрландырудың негізгі қадамдарының бірі – клиент пен компания арасында ыңғайлы және тиімді өзара әрекеттестік құру. Цифрландырудың мәні - процестерді автоматтандыру — ақпаратты анағұрлым қолжетімді цифрлық ортаға беру, онда талдау және одан кейін дербес түрде нақты, тиімді және дәл шешімдер қабылдауды мүмкіндік беретін орта.

Цифрландыруды белсенді түрде енгізіп жатқан, цифрлық процестерге толығымен көшкен және бизнесті жүргізудің «стандартты» нысандарынан бас тартқан компаниялардың көптеген мысалдары бар.

Мұндай компаниялардың мысалдары мен сипаттамалары диссертацияның мәніне сай төменде талқыланады.

Қазіргі уақытта экономиканың цифрлық трансформациясы әлемдік елдердің бәсекеге қабілеттілігін арттырудың қажетті шарты болып табылады. Сонымен қатар, көптеген салалардың цифрлық трансформациясы, ең алдымен, инновациялардың дамуын, экономикалық өсуді және бәсекелестікті ынталандыратын тұтас салалар мен әлеуметтік-экономикалық қызметтің әртүрлі салаларын жаңғыртуға қабілетті цифрлық платформаларды құру арқылы жүзеге асады. Мұны бұрыннан дамушы елдерге, оның ішінде Қазақстанға дейін кеңейген Apple, Google, Microsoft, Facebook, Alibaba және т.б. сияқты әлемдік ірі платформалық компаниялардың қаржылық қарқынының өсу көрсеткіштері дәлелдейді.

Электрондық үкіметтің тұғырнамалық моделіне көшу қажеттілігін Қазақстан Үкіметі «Цифрлық Қазақстан» мемлекеттік бағдарламасын және «Цифрландырудың тұғырнамалық моделіне көшудің кейбір мәселелері туралы» қаулысын қабылдау арқылы да мойындады¹⁶. Дегенмен, Қазақстандағы бизнес цифрлық платформаларға көшуде әлі де белсенді емес. Сондықтан да болар, Қазақстандағы платформалық такси қызметі саласында отандық емес, ресейлік «Яндекс» компаниясы басым болуда.

Цифрлық платформаларды пайдалану мен ұйым қызметкерлерінің өнімділігінің жоғарылауы арасында оң байланыс бар. Өнімділік – ұйымның бәсекеге қабілеттілігін анықтайтын негізгі элементтердің бірі. Цифрлық платформалар компанияның бизнес-процестерінің ашықтығын арттыру,

¹⁶ "Қазақстан Республикасында цифрландырудың тұғырнамалық моделін енгізудің кейбір мәселелері туралы" Қазақстан Республикасы Цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрінің 2021 жылғы 18 қазандағы No 366/НҚ бұйрығы. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=37374477&pos=16;-48#pos=16;-48

өндірістік процестерді, қосалқы функцияларды енгізу мен бақылауды оңтайландыру арқылы өнімділікті арттыруға ықпал етеді. Осыған байланысты цифрлық платформалар бизнес компанияларға көптеген артықшылықтар әкелуі мүмкін. Сондықтан отандық кәсіпорындар үшін өнімділік шетелдік компаниялардың өнімділігінен екі-үш есе төмен, бұл олардың бәсекелестік күресте артта қалуының бір себебі екенін мойындау керек.

Цифрлық платформа туралы түсінік

Соңғы онжылдықтарда платформа үлгілері нарықтық бәсекені, өнеркәсіптік трансформация процестерін және адамдардың күнделікті өзара әрекетін түбегейлі өзгертті. «Платформалық революция» деп аталатын бұл құбылыс сандық технологиялардың, соның ішінде үлкен деректердің, бұлтты технологиялардың, блокчейннің және жасанды интеллекттің қарқынды дамуының арқасында күнделікті тәжірибеге айналды. Бұл инновациялар дәстүрлі бизнес үлгілерін түрлендіруде, құндылықты жасаудың негізгі тетігі ретінде желілік әсерлердің маңыздылығын күшейтеді¹⁷.

Әлемдік тәжірибе сатушылар мен сатып алушылар арасындағы өзара әрекеттесуді оңтайландыруды қамтамасыз ететін цифрлық платформалардың бизнес-процестерге елеулі әсерін растайды. Осылайша, 1960 жылдардан бастап АҚШ-та автоматтандырылған сауда жүйелері жасалды, мысалы, IBM жасаған Sabre, авиакомпанияларды брондау жүйесі. 1990 жылдары Amazon, eBay және Alibaba негізгі халықаралық цифрлық платформалар пайда болды¹⁸.

Мұндай компаниялар тек ақпаратты өңдейді. Олар ешқандай материалдық өнім шығармайды, құндылықты арттыратын нақты қызметтерді ұсынбайды және клиенттермен, тұтынушылармен немесе өндірушілермен іс жүзінде ешқандай тікелей қарым-қатынаста болмайды. Платформалық компаниялар өз қызметтері үшін белгілі бір ақы алады, бірақ сонымен бірге олар дәстүрлі компанияларға айтарлықтай бәсекелестік ұсынады. Әдетте мұндай компаниялардың үлкен бюджеті, технологиялық шешімдерді енгізудің кең мүмкіндіктері және медиа кеңістігінде қалыптасқан беделі болуы керек.

Цифрлық платформаларды анықтаудың теориялық тәсілдері әртүрлі. Олардың бірі платформаны кеңейтілетін кодтық базасы бар техникалық өнім ретінде қарастырады, мұнда экожүйеге үшінші тарап әзірлеушілері әзірлеген модульдер кіреді.

Басқа тәсіл цифрлық платформаны техникалық құрамдас бөліктер мен ұйымдастыру процестерін біріктіретін әлеуметтік-техникалық жүйе ретінде қарастырады.

«Цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологияларды және киберқауіпсіздік индустриясын дамытудың 2023-2029 жылдарға арналған тұжырымдамасында» келесі анықтама берілген:

¹⁷ Barile S.S., Simone Ch., Iandolo F., Laudando A. (2022). Platform-based innovation ecosystems: Entering new markets through holographic strategies. *Industrial Marketing Management*, 105: 467-477. <https://iris.uniroma1.it/handle/11573/1650953>

¹⁸ Емельянов А.В. Эволюция автоматизированных систем бронирования и продажи авиаперевозок. <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-avtomatizirovannyh-sistem-bronirovaniya-i-prodazhi-aviaperevozok>

«Платформа – дәстүрлі түрде елдің әлеуметтік-экономикалық дамуындағы өзара қарым-қатынас субъектілері ретінде қарастырылатын үш негізгі топтың экожүйесі. Әр топ цифрлық түрлендіру барысында өз мүдделерін қанағаттандыра алады¹⁹.

Осылайша, заманауи цифрлық технологияларға негізделген платформа үлгілерін пайдалану қалыптасқан бизнес-стратегияларды түрлендіруге ықпал етеді, инновацияларды енгізудің жаңа көкжиектерін ашады және әртүрлі нарық қатысушылары арасындағы өзара әрекеттесуді жақсартады. Платформалардың қарапайым автоматтандырылған шешімдерден күрделі экожүйелерге эволюциясы олардың бәсекелестік артықшылықтарды қалыптастырудағы және экономикалық тиімділікті арттырудағы маңыздылығын атап көрсетеді.

Цифрлық платформалардың мәні мен түрлері (классификациясы)

Цифрлық платформа – біртұтас ақпараттық және цифрлық ортада жұмыс істейтін өзара байланыстар жүйесі. Ол цифрлық технологияларды енгізу, еңбекті оңтайландыру және қатысушылардың өзара қажеттіліктерін қанағаттандыруға бағытталған желілік әсерлерді құру арқылы шығындарды азайтуға көмектеседі. Жетілдірілген платформалық технологияларға үлкен деректер, бұлттық есептеулер, блокчейн және жасанды интеллект кіреді. Зерттелетін саланың негізгі концептуалды категориялары желілік экономика, өзара әрекеттесу, кросс-пішім интеграциясы, желілік әсерлер және инновациялық бизнес үлгілері болып табылады.

Қазақстандық авторлардың пікірінше, «Цифрлық платформа елдің цифрлық экономикасымен байланысты, ал ол өз кезегінде елдің экономикалық өсуіне әсер етеді». Мұндай тұжырымға келу үшін олар мақаласында мынадай ақпарат келтірген: «McKinsey – стратегиялық басқаруға байланысты міндеттерді шешуге мамандандырылған халықаралық консалтингтік компанияның деректері бойынша цифрлық платформалар 72 млн-нан астам жұмыс орнын құруға және 2025 жылға қарай 2,7 триллионнан астам доллар әкелуге көмектеседі»²⁰.

Сандық платформалар бәсекеге қабілетті әрекеттер саясатына әсер ететін архитектурасы мен өлшемі бойынша әртүрлі болып табылады. Цифрлық платформалардың компаниялар мен тұтынушылардың өзара әрекеттесуіне әсерін, сондай-ақ бизнестің ерекшеліктері мен пайдаланушылардың талаптарын ескеруі маңызды. Мемлекеттік органдар мен тұрғындар арасында жылдам ақпарат алмасуды жеңілдететін мемлекет пен азаматтардың өзара әрекеттесуіне арналған цифрлық платформаларды бөлек атап өту қажет. Мысалы, Қазақстандағы e-gov және басқа платформалар.

Бүгінгі таңда Қазақстанда e-gov және gov.kz мемлекеттік порталдарынан (мемлекеттік органдардың интернет-ресурстарының бірыңғай платформасы) басқа «Еңбек.kz», «e-Otinish», ENIS платформалары, сондай-ақ мемлекеттік емес Kaspi.kz, Wildberries, Ozon, Halyk Market және т.б. белсенді қолдануда.

¹⁹ 2023 - 2029 жылдарға арналған цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологиялар саласын және киберқауіпсіздікті дамыту тұжырымдамасын бекіту туралы. Қазақстан Республикалары Үкіметінің 2023 жылғы 28 наурыздағы № 269 қаулысы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2300000269>

²⁰ Қ.Н. Жанғалиева, М.С. Бектурганова, Н.А. Абилкайыр. ҚР зияткерлік әлеуетін бағалауға арналған интернет-платформаларға шолу / Экономика: стратегия и практика, № 4 (15), 2020 г. 171-б. (163-174)

Басқа елдерде қазақстандық платформаның аналогтары бар, мысалы, Ресейдегі «Госуслуги». Осыған ұқсас жобалар ЕО мен АҚШ-та әзірленуде, бірақ азаматтармен өзара іс-қимылдың барлық аспектілерін қамтитын бірыңғай платформа жоқ. Пандемияға жауап ретінде көптеген мемлекеттік органдар әртүрлі қызметтер үшін мамандандырылған цифрлық платформаларды әзірледі, бұл азаматтарға қызмет көрсету сапасын айтарлықтай жақсартты. Қазіргі уақытта Ресейде «GosTech» атаулы бірыңғай цифрлық платформасы енгізілуде.

Мемлекеттік цифрлық платформаларды зерттеу диссертациялық жұмысымыздың ауқымынан тыс болып табылады, сондықтан оларды арнайы зерттейміз. Ресей нарығындағы мемлекеттік емес цифрлық платформалардың ішінде Wildberries, Ozon, Avito, Sber, Yandex, Tinkoff және т.б. қоса алғанда оннан астам ірі цифрлық платформалар мен экожүйелер бар. Бұл платформалар әртүрлі бизнес-процестерді қолдау мен оңтайландыруды қамтамасыз ететін көп деңгейлі ақпараттық құрылымдар болып табылады.

Компанияның ішкі қызметтерін автоматтандыру және қызмет көрсету сапасын жақсарту, тауарлық-материалдық қорлар мониторингін оңтайландыру және мақсатты жарнама үшін жасанды интеллект пайдалану операциялық тиімділік пен өнімділікті арттырады. Клиенттермен өзара әрекеттесу чат-боттар мен дауыстық коммерцияны пайдалану арқылы да жеңілдетіледі, ал бейне кеңестер жекелендірілген сатып алу тәжірибесін жақсартуға көмектеседі. Бизнес өкілдері цифрлық платформалар өзара әрекеттесудің ашықтығын арттыруға, бизнес-процестерді оңтайландыруға және жалпы жұмыс тиімділігін арттыруға көмектесетінін атап өтеді. Бұл ретте мемлекеттік қолдау, соның ішінде инфрақұрылымды дамыту мен заңнаманы жетілдіру, электронды платформалардың қолжетімділігін арттыруда және әсіресе шалғай аймақтарда логистикалық шығындарды азайтуда маңызды рөл атқарады.

Тұтынушыларды қызмет жеткізушілерімен байланыстыратын агрегаторлық платформалар соңғы онжылдықта бірқатар салалардың бизнес үлгілерін өзгерткен негізгі инновациялық технологиялық шешімдердің бірі болып табылады. Дүние жүзіндегі мұндай электрондық платформаларға такси қызметін көрсету бойынша агрегаторлардың ұйымдастырылуы мен қызметі де кіреді.

Тарау бойынша қорытынды.

Осылайша, Интернет-платформа немесе цифрлық платформа ақпаратпен, тауарлармен немесе қызметтермен алмасу мақсатында бірнеше тәуелсіз қатысушылардың (пайдаланушылар, жеткізушілер, тұтынушылар) өзара әрекеттесуі үшін біртұтас ақпараттық кеңістікті құрайтын бағдарламалық және техникалық құралдар жүйесі болып табылады. Платформалар транзакциялық шығындарды азайтады, жасанды интеллект және үлкен деректерді талдау сияқты цифрлық технологияларды пайдалану арқылы нарықтардың тиімділігі мен қолжетімділігін арттырады. Олар тұтас сандық экожүйелерді құрайды және заманауи цифрлық экономикада шешуші рөл атқарады.

Сандық платформалардың негізгі ерекшеліктері:

1) Экожүйені құру: олар қатысушылардың әртүрлі топтарын (пайдаланушылар, қызмет көрсетушілер, сатушылар) біріктіреді, өзара әрекеттесу және құндылықтар алмасу ортасын жасайды.

2) Транзакциялық шығындарды азайту: цифрлық платформалар серіктестерді іздеуге, транзакцияларды жүргізуге және келісімдер жасауға байланысты шығындарды азайтады.

3) Тиімділікті арттыру: цифрлық платформалар бизнес-процестерді автоматтандырады және оңтайландырады, бұл өнімділікті арттыруға және шығындарды азайтуға әкеледі.

4) Қолжетімділікті арттыру: олар шағын және орта бизнестің әлемдік нарыққа шығуын қамтамасыз ете отырып, кіруге кедергілерді азайтады.

Сонымен қатар, цифрлық платформалар белгіленген алгоритмдер негізінде қатысушылардың өзара әрекеттесуінің нақты процедураларын анықтайды, сонымен қатар барлық платформа қатысушылары үшін ортақ цифрлық ортаны қамтамасыз етеді.

Цифрлық платформалардың түрлері:

- тауарлар мен қызметтермен алмасуға арналған онлайн платформалар (мысалы, Amazon немесе Yandex Market);

- әлеуметтік желілер, яғни пайдаланушылар арасындағы байланыс пен ақпарат алмасу платформалары;

- білім беру платформалары – білім беру мазмұны мен қашықтықтан оқыту құралдарын біріктіретін жүйелер;

- банктік платформалар банк қызметін ұйымдастыруға және автоматтандыруға арналған бағдарламалық өнімдер болып табылады;

- бизнеске арналған цифрлық платформалар: дәл осы цифрлық платформалар біздің диссертациямызда әрі қарай талданатын болады.

1.2 Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу

Такси қызметін басқаруды реттейтін заңнамалық актілер

Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу көлік саласын реттейтін нормативтік-құқықтық база шеңберінде жүзеге асырылады, бірақ осы түрдегі цифрлық платформаларға ғана арналған арнайы заңнамалық акт бүгінгі күнге дейін әзірленбеген. Сонымен бірге, Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінде кең көлемді «Тасымалдау» атаулы 34-тарау бар. Бірақ бұл тарауда таксимен немесе электронды такси алаңдарын пайдаланумен тасымалдау қызметтерін көрсету туралы мүлдем ережелер жоқ.

34-тараудың 690-бабы «Жолаушыларды тасымалдау шарты» деп аталады, бірақ осы баптың ережелері жолаушының жол жүру ақысын төлеу жөніндегі міндеттемесін қоспағанда, таксимен тасымалдаудың кез келген дерлік ерекшеліктерін көрсетпейді.

«Жолаушы құқықтары» атауындағы 700-бап та таксиді тасымалдау кезінде, әсіресе электрондық платформа арқылы, жолаушылар құқығының ерекшеліктерін көрсетпейді.

«Тасымалдаушының жолаушының өміріне немесе денсаулығына зиян келтіргені үшін жауапкершілігі» атаулы 707-бабында Қазақстан Республикасы Азаматтық кодексінің 47-тарауында және өзге де заңнамалық актілерде немесе тасымалдау шартында белгіленген зиянды өтеу ережелеріне сілтемелер ғана бар.

Осыған байланысты Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу көлік саласын реттейтін арнайы нормативтік құқықтық негіз шеңберінде жүзеге асырылуы қажет. Дегенмен, бүгінгі күні тек қана осы түрдегі цифрлық платформаларға арналған арнайы заңнамалық акт әзірленген жоқ. Құқықтық негізін Қазақстан Республикасының «Көлік туралы» Заңы, Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» Заңы және Қазақстан Республикасының «Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы» Заңы сияқты нормативтік құқықтық актілер құрайды. Бұл актілер тасымалдаушылардың міндеттерін, тұтынушылардың құқықтарын және тасымалдауды жүзеге асыруды бақылау тетіктерін қоса алғанда, көлік қызметін мемлекеттік реттеудің жалпы қағидаттарын белгілейді. Алайда, бұл заңдар бірінші кезекте көлік қызметінің дәстүрлі түрлеріне бағытталған және 2025 жылға дейін такси агрегаторлары (Yandex Go, inDriver, Apru) сияқты цифрлық платформалардың жұмыс істеу ерекшеліктерін мүлдем ескермеген, бұл олардың мәртебесі мен жауапкершілігін анықтауда құқықтық белгісіздік тудырады.

Мысалы, «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» Заңында қазіргі замандағы цифрлық қатынастарды реттейтін нормалар мүлдем жоқ, әсіресе таксимен тасымалдау жөнінде.²¹

Жоғарыда аталған заңдардан басқа, Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу саласында, ең алдымен, 2023 жылғы 10 шілдедегі «Онлайн-платформалар және онлайн-жарнама туралы» жалпы Заңды атау қажет. Аталған Заңның тұжырымдамалық аппаратында «онлайн-платформа» термині белгіленген (1-баптың 1-тармағының 10-тармақшасы). Яғни, онлайн платформа ол «қаржылық көрсетілетін қызметтер ұсынуға және электрондық коммерцияға арналған интернет-ресурсты және (немесе) интернет желісінде жұмыс істейтін бағдарламалық қамтылымды, және (немесе) лездік хабар алмасу сервисін қоспағанда, онлайн-платформаны пайдаланушының өзі ашқан аккаунт, жария қоғамдастық арқылы онлайн-платформадағы контентті алуға, жасауға және (немесе) орналастыруға, және (немесе) таратуға, және (немесе) сақтауға арналған интернет-ресурс және (немесе) интернет желісінде жұмыс істейтін бағдарламалық қамтылым, және (немесе) лездік хабар алмасу сервисі».²² Бұл анықтама 1.1-бөлімшеде біз ұсынған доктриналдық анықтамаға сәйкес келеді.

²¹ Қазақстан Республикасындағы көлік туралы. Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 21 қыркүйектегі N 156 Заңы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z940007000> қол жеткізілді 14 қаңтар 2025ж.

²² Онлайн-платформалар және онлайн-жарнама туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2023 жылғы 10 шілдедегі № 18-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2300000018>

Аталмыш Заң 11) тармақшада «онлайн-платформадағы контент» терминінің анықтамасы қамтылған, ол «онлайн-платформаны пайдаланушы белгілерді және (немесе) сигналдарды, және (немесе) дауыстық ақпаратты, және (немесе) жазбаша мәтінді, және (немесе) бейнені, және (немесе) дыбыстарды, және (немесе) аудиокөрнекі нысанды қабылдап алу және (немесе) тұлғалардың нақты айқындалған немесе беймәлім тобына беру арқылы алатын және (немесе) жасайтын, және (немесе) орналастыратын және (немесе) тарататын, және (немесе) сақтайтын онлайн-платформадағы ақпарат» деп түсіндірілген.

Заңда «онлайн-платформаның иесі» деп онлайн-платформаға меншік құқығы бар жеке және (немесе) заңды тұлға түсіндіріледі (12 тармақша).

«Лездік хабар алмасу сервисі» түсінігі (7 тармақша) біздің диссертациямыздың ережелерін түсіну үшін маңызды болып табылады. Бұл «қаржылық көрсетілетін қызметтер ұсынуға және электрондық коммерцияға арналған бағдарламалық қамтылымды қоспағанда, телекоммуникация желілерін пайдалана отырып нақты уақыт режимінде лездік хабар алмасуға не оларды нақты айқындалған тұлғаға (тұлғаларға) беруге арналған және (немесе) онлайн-платформаны пайдаланушылар сол үшін қолданатын бағдарламалық қамтылым» деп бекітілген.

18.07.2025 жылғы Заңымен «Онлайн-платформалар және онлайн-жарнама туралы» Заңының Қазақстан Республикасының аумағында онлайн-платформалардың жұмыс істеуінің құқықтық режимі туралы 9-бабына өзгеріс енгізілді (өзгеріс 01.01.2026 бастап қолданысқа енгізіледі). Оған сәйкес бір ай ішінде онлайн-платформаларға орташа тәуліктік қолжетімділігі Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан жүз мыңнан астам пайдаланушыны құрайтын онлайн платформалардың иелері және (немесе) өзге де заңды өкілдері уәкілетті органмен өзара іс-қимыл жасау үшін олардың заңды өкілін тағайындайды. Уәкілетті орган өзі белгілеген тәртіппен Қазақстан Республикасының аумағында онлайн платформалар заңды өкілдерінің тізілімін жүргізеді²³.

Бұл ретте онлайн-платформаларда Қазақстан Республикасы аумағындағы пайдаланушылар санын анықтау және пайдаланушылардың шағым беру, сондай-ақ оның қабылданғанын автоматты түрде растау функциялары болуы керек. Онлайн-платформаның интерфейсі пайдаланушыны жаңылыстыруға немесе шешім қабылдауға басқаша кедергі жасамауға тиіс.

Сонымен қатар, онлайн платформалардың иелері және (немесе) заңды өкілдері мыналарға міндетті:

- 1) Қазақстан Республикасының аумағында заңсыз мазмұнды таратуға қарсы шаралар қабылдауға;
- 2) уәкілетті органның сұрау салуын алғаннан кейін жиырма төрт сағат ішінде қарауға;
- 3) заңды күшіне енген сот актілерінің орындалуын қамтамасыз етуге;

²³ Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне салық салу мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2025 жылғы 18 шілдедегі № 215-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2500000215#z742>

4) «Байланыс туралы» Қазақстан Республикасы Заңының 41-1-бабында белгіленген шараларды қолдана отырып, мемлекеттік органдардың өкімдерін, ұсынымдарын, хабарламаларын, шешімдерін қабылдауды, қарауды қамтамасыз етуге;

5) жалпыға ортақ доменде онлайн-платформа жұмыс істеген соңғы алты айдағы Қазақстан Республикасының аумағындағы пайдаланушылардың орташа айлық саны туралы ақпаратты орналастыруға міндеттеледі.

Жыл сайын онлайн-платформаның иесі анықталған жүйелік тәуекелдер туралы ақпаратты қамтитын есепті өзінің веб-сайтында орналастыруы керек; анықталған жүйелік тәуекелдерді төмендету бойынша қабылданған шаралар туралы; модерацияның автоматтандырылған жүйелерімен жойылған заңсыз контентті, уәкілетті органнан түскен бұйрықтардың санын, пайдаланушылардың шағымдарын және олар бойынша қабылданған шешімдерді көрсете отырып, контент модерациясы туралы (13-бап, 2-тармақ).

Бұл Заң жаңа және қарастырылып отырған саладағы қазіргі кезеңдегі экономикалық қатынастарды сәйкесінше лайықты түрде көрсететін нормативтік құқықтық акт деп санаймыз.

Алайда бұрыннан қолданыстағы заңнаманы талдау тасымалдау нарығына қатысушыларды анықтаудың ескірген тәсілінен туындаған такси агрегаторларын реттеудегі елеулі олқылықтарды көрсетеді. Осылайша, «Автомобиль көлігі туралы» Заңда бұрын тасымалдаушылар санатына жататын және жүргізушілерді міндетті медициналық тексеруден өткізуді ұйымдастыру және көлік құралдарының техникалық жарамдылығын қамтамасыз етуді қоса алғанда, қосымша міндеттемелері бар диспетчерлердің санаты көзделген болатын²⁴. Заманауи агрегаторлар дәстүрлі диспетчерлерді автоматтандырылған технологиялармен алмастыра отырып, өздерін тек жүргізушілер мен жолаушылар арасындағы байланыс алаңын қамтамасыз ететін ақпараттық делдал ретінде көрсетеді. Бұл тәсіл оларға бұрын диспетчерлерге жүктелген міндеттемелерді орындаудан аулақ болуға мүмкіндік береді, бұл олар үшін дәстүрлі нарық қатысушыларына қарағанда бәсекелестік артықшылықтар жасайды және сонымен бірге ұсынылатын қызметтердің сапасын бақылау деңгейін төмендетеді.

Сонымен қатар, қазіргі уақытта Қазақстанның мемлекеттік органдары жаңа заңнаманы әзірлеудің орнына негізгі нарық операторларымен меморандумдар жасау арқылы такси агрегаторларының қызметін реттеуді жөн санайды²⁵. Меморандум нормативтік құқықтық акт болып табылмайды, сондықтан оның талаптарын орындамау еш жауапкершілікке әкеп соқпайды. Бұл меморандумдар, мысалы, жолаушыларды денсаулығына зиян келтіруден ерікті сақтандыруды және Yandex Go сияқты ірі агрегаторлар іс жүзінде ішінара енгізетін GPS технологиясын қолдану арқылы жүргізуші жылдамдығын бақылауды қарастырады. Дегенмен, бұл тәсілдің бірқатар елеулі кемшіліктері

²⁴ Автомобиль көлігі туралы. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 4 шілдедегі N 476 Заңы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z030000476> қол жеткізілді 14 қаңтар 2025ж.

²⁵ Яндекс сервистерін пайдалану келісімі. <https://yandex.kz/legal/rules/?lang=kk> қол жеткізілді 20 қаңтар 2025ж.

бар. Біріншіден, меморандумдар жалпыға міндетті қоғамдық сипатқа ие емес, бұл оларды зерттеушілер мен қоғам тарапынан талдау мен бағалауды қиындатады. Екіншіден, олардың заңды күші жоқ және оларды жүзеге асыру агрегаторлардың өз еркіне қалдырылып, реттеуді ерікті және сәйкес келмейтін етеді. Үшіншіден, меморандумдардың шарттары әртүрлі операторлар үшін әртүрлі, бұл тең емес бәсекелестік жағдайларды тудырады: кейбір агрегаторлар қосымша талаптарды орындауға міндеттеледі, ал басқалары олардан босатылады, бұл әділ әкімшілендіру және нарықтық бәсекелестік қағидаттарын бұзады.

Бұл жағдай қазіргі нормативтік-құқықтық базаның жетілмегендігін көрсетеді, ол терминология мен тәсілдер тұрғысынан ескіргенімен қатар, көлік саласын цифрландыруға байланысты міндеттерге де сәйкес келмейді. Такси агрегаторлары ақпараттық делдал мәртебесін пайдалана отырып, жолаушылар қауіпсіздігі және жүргізушілердің еңбек құқықтарын сақтау сияқты тасымалдаудың негізгі аспектілері үшін жауапкершіліктен жалтарады.

Агрегаторлар үшін нақты құқықтық мәртебенің жоқтығы нарық субъектілері арасында жауапкершіліктің біркелкі бөлінбеуіне әкеліп соғатындығы осы мәселені ушықтырады. Халықаралық тәжірибеде, мысалы, Ресейде агрегаторлар жолаушыларға келтірілген залал үшін ортақ жауапкершілікте болса, Қазақстанда мұндай тәсіл белгіленбеген²⁶. Бұл агрегаторлар мемлекет пен қоғам алдындағы өз міндеттемелерін барынша азайта отырып, пайда таба алатын құқықтық мүмкіндіктерді тудырады, бұл әкімшілендіру тұрғысынан қарастырылатын тиімді басқару және әлеуметтік әділеттілік қағидаттарына қайшы келеді.

Осылайша, Қазақстан Республикасында такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу ескірген нормативтік базамен және арнайы заңнаманың болмауымен байланысты елеулі кемшіліктермен сипатталады. Нормативтік құқықтық актілердің орнына меморандумдарды қолдану мәселені жүйелі түрде шешпейді, тек нарықтағы теңсіздік пен белгісіздікті арттырады. Агрегаторлар заңнамадағы олқылықтарды пайдалана отырып, ашықтықты, қауіпсіздікті және әділ бәсекелестікті қамтамасыз ету үшін оларды реттеу тәсілдерін қайта қарауды талап ететін артықшылық және басымдық жағдайға иеленеді.

Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін реттейтін заңнаманы әзірлеу кезінде теориялық тұрғыдан олардың қызмет жасауының еңбек және әлеуметтік тетіктерін қамтуы тиіс, бірақ іс жүзінде толық іске асырылмаған нормативтік құқықтық актілерге назар аудару қажет. Бұл саладағы негізгі құжаттар Қазақстан Республикасының Еңбек кодексі және Қазақстан Республикасының Әлеуметтік кодексі болып табылады, олар интернет-платформалар арқылы жұмысқа орналастырылған тұлғаларды еңбек және әлеуметтік қамсыздандыруды реттеу ерекшеліктерін белгілейді. Дегенмен,

²⁶ «Ресей Федерациясында жеңіл таксилермен жолаушылар мен багажды тасымалдауды ұйымдастыру туралы, Ресей Федерациясының кейбір заңнамалық актілеріне өзгертулер енгізу туралы және Ресей Федерациясының заңнамалық актілерінің кейбір ережелерін күші жойылды деп тану туралы» Федералдық заңы. 29.12.2022 N 580-ФЗ. <https://base.garant.ru/406052089/?ysclid=m8xdpbiuqc35442074> қол жеткізілді 20 наурыз 2025ж.

оларды Yandex Go, inDriver және Арау сияқты такси агрегаторларына қолдану құқықтық реттеудегі олқылықтарды және платформа операторларының әділетсіз тәжірибесін көрсететін елеулі қиындықтарға тап болады.

ҚР Еңбек кодексінің 146-1-бабына сәйкес интернет-платформаларды және мобильді қосымшаларды пайдалана отырып қызметін жүзеге асыратын дара кәсіпкерлер немесе заңды тұлғалар (платформа деп аталатын) жұмысқа қабылдаған қызметкерлердің жұмысын реттеу осы бапта, еңбек шартында және жұмыс берушінің актілерінде белгіленген ерекшеліктер ескеріле отырып, Кодекстің жалпы нормаларына сәйкес жүзеге асырылуға тиіс²⁷. Бұл ереже такси агрегаторлары платформа операторлары ретінде жүргізушілердің еңбек құқықтарының сақталуын, оның ішінде еңбек қатынастарын ресімдеуді, әлеуметтік кепілдіктерді қамтамасыз етуді және еңбек жағдайларын бақылауды қамтамасыз етуге міндетті деп болжайды. Дегенмен, іс жүзінде агрегаторлар жүргізушілерді қызметкерлер емес, тәуелсіз орындаушылар ретінде қарастырады, бұл оларға ең төменгі жалақыны қамтамасыз ету сияқты өз міндеттемелерін орындаудан аулақ болуға мүмкіндік береді.

Осы көріністі толықтыра отырып, ҚР Әлеуметтік кодексінің 102-1-бабында Интернет-платформалар арқылы қызмет көрсететін тұлғаларды әлеуметтік қамтамасыз ету тәртібі белгіленген. 102-1-баптың 1-тармағына сәйкес платформа операторлары мобильді қосымшалар арқылы арнаулы салық режимін пайдаланатын дара кәсіпкерлер (ДК) ретінде тіркелген орындаушылардың кірістеріне сәйкес міндетті зейнетақы жарналарын, әлеуметтік аударымдарды, міндетті әлеуметтік медициналық сақтандыруға аударымдарды, сондай-ақ жеке табыс салығын ұстауға және аударуға міндетті²⁸. Бұл ережелер платформа қызметкерлерін әлеуметтік қамсыздандыру жүйесіне біріктіруге бағытталған, бұл әсіресе бейресми саланың маңызды бөлігін құрайтын такси жүргізушілеріне қатысты.

Дегенмен, қазіргі уақытта бұл нормалар такси агрегаторларына қатысты іс жүзінде орындалмаған күйде қалып отыр. 2025 жылына дейін платформа операторлары жүргізушілерге әлеуметтік, зейнетақы және медициналық төлемдерді аудармаған; олардың қызметі тасымалдауды ұйымдастыру емес, тек ақпараттық қызмет көрсетумен шектеледі. Сонымен қатар, агрегаторлар жүргізушілерді дара кәсіпкер ретінде тіркеуге белсенді түрде ынталандырып, оларға салық және әлеуметтік төлемдерді өздеріне дербес төлеу жауапкершілігін жүктейді. Бұл тәсіл платформаларға өз шығындарын барынша азайтуға және Еңбек және Әлеуметтік кодекстерде белгіленген заң шығарушының мақсаттарына қайшы келетін жұмысшылардың әлеуметтік қамсыздандыру жауапкершілігінен жалтаруға мүмкіндік береді.

Агрегаторлардың заң талаптарын орындамауы мемлекет үшін де, қоғам үшін де ауыр зардаптар туғызады. Біріншіден, әлеуметтік аударымдарды төлеуден жалтару бюджеттің денсаулық сақтау мен зейнетақы жүйесін дамытуға

²⁷ Қазақстан Республикасының Еңбек Кодексі. Қазақстан Республикасының Кодексі 2015 жылғы 23 қарашадағы № 414-V ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1500000414> қол жеткізілді 20 қаңтар 2025ж.

²⁸ Қазақстан Республикасының Әлеуметтік кодексі. Қазақстан Республикасының 2023 жылғы 20 сәуірдегі № 224-VII ҚРЗ Кодексі. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K2300000224>. қол жеткізілді 20 қаңтар 2025ж.

жұмсалатын қомақты қаржыны жоғалтуына әкеледі. Сарапшылардың айтуынша, Қазақстандағы нарықтың 95 пайызын құрайтын бейресми такси саласы жыл сайын шамамен 5 миллиард теңгеге салықтан жалтарады²⁹.

Екіншіден, әлеуметтік қамсыздандырылған жүргізушілер әлеуметтік теңсіздікті күшейтетін медициналық сақтандыруға немесе зейнетақы жинақтарына қол жеткізе алмайтын осал жағдайға тап болады. Үшіншіден, мұндай тәжірибелер адал бәсекелестік қағидаттарын бұза отырып, еңбек және салық талаптарының толық кешенін сақтауды талап ететін дәстүрлі тасымалдаушылар үшін тең емес бәсекелестік тудырады.

Мәселе мемлекет тарапынан тиімді бақылау тетіктерінің жоқтығынан шиеленісіп отыр. Заңнамалық нормалардың болуына қарамастан, олардың орындалуы тиісінше қамтамасыз етілмейді, бұл бақылау рәсімдерінің жеткіліксіз дамуымен де, агрегаторлардың өз еркімен қосымша міндеттемелерді қабылдауды қаламауымен де байланысты. Мұны тіпті мемлекеттік органдар мен ірі операторлар (мысалы, Yandex Go) арасында жасалған меморандумдарда да жолаушыларды ерікті сақтандыру немесе GPS арқылы жылдамдықты реттеу сияқты шаралармен шектеп, әлеуметтік аударымдар мәселелері қарастырылмағанын растайды. Бұл тәсіл қолданыстағы реттеудің әлсіздігін және оны қайта қарау қажеттілігін көрсетеді.

Осылайша, Қазақстан Республикасының Еңбек және Әлеуметтік кодекстерінде такси агрегаторлары қызметінің еңбек және әлеуметтік аспектілерін реттеуге арналған нормалар қамтылғанымен, оларды іс жүзінде іске асыру өте шектеулі болып қалуда. Агрегаторлар заңнамадағы олқылықтарды пайдаланып, жүргізушілерге міндеттемелерді ауыстыра отырып, әлеуметтік және салықтық міндеттерді орындаудан жалтарады, бұл айтарлықтай экономикалық және әлеуметтік шығындарға әкеледі. Бұл 1.2-бөлімшесінде талқыланған әлеуметтік жауапкершілік пен тиімді басқару қағидаттарына сәйкестігін қамтамасыз ету үшін платформалардың құқықтық мәртебесін нақтылауды және қатаң бақылауды әзірлеуді талап етеді.

Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының жұмыс істеуінің негізгі тетіктерінің бірі жүргізушілерді өздерінің платформаларында тіркеу процесі болып табылады, бұл белгілі бір тексеру тәртіптеріне қарамастан, қатаң заң талаптарымен қамтамасыз етілмейді. Іс жүзінде Yandex Go, inDriver және Араги сияқты агрегаторлар жүргізушілерді қосу кезінде олардың ішкі саясатының негізгі шарттарына сәйкес келетін жеке куәлік пен жүргізуші куәлігінің болуын тексерумен шектеледі. Дегенмен, қолданыстағы заңнамада, оның ішінде «Автомобиль көлігі туралы» және «Рұқсаттар мен хабарламалар туралы» Қазақстан Республикасының заңдарында агрегаторларды осындай тексерулер жүргізуге міндеттейтін немесе жүргізушілерге өз платформалары арқылы жұмыс істеуге мүмкіндік беретін жоғарырақ талаптарды белгілейтін нормалар жоқ³⁰. Бұл заңнамалық олқылық нарыққа жаңа қатысушылардың ең

²⁹ Лариса Ч. Теневоу рынок такси составляет 95%. (zakon.kz 06 мая 2021ж.) <https://clck.ru/3Hf3bX> қол жеткізілді 05 ақпан 2025ж.

³⁰ Рұқсаттар және хабарламалар туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2014 жылғы 16 мамырдағы № 202-V ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1400000202> қол жеткізілді 05 ақпан 2025ж.

төмен талаптарын пайдалана алатын жағдай жасайды, жүргізушілер үшін платформаға кіру кедергілерін төмендетеді және осылайша платформаларға қолжетімділікті жеңілдету арқылы бәсекелестікті арттырады.

Жүргізушілерді тексеруге қатысты заң талаптарының болмауы ең төмен деңгейдегі талаптармен қызметтерді ұсына алатын нарықтың жаңа қатысушыларына мүмкіндіктер ашады; провайдерлердің көбірек санын, соның ішінде қауіпсіздік немесе кәсіби жарамдылық стандарттарына сәйкес келмейтіндерді тартады. Мысалы, тасымалдаушылар лицензиясын растауы және тұрақты тексеруден өтуі қажет дәстүрлі такси компанияларынан айырмашылығы, агрегаторлар ерікті тәртіптер бойынша жұмыс істейді, бұл олардың қызметтік шығындарын азайтады, бірақ сонымен бірге тұтынушылар мен жалпы нарық үшін тәуекелдерді арттырады. Бұл тәсіл платформаларға жүргізушілер санын тез өсіруге мүмкіндік береді, бірақ ол ұсынылатын қызметтердің сапасына кепілдік бермейді және жолаушылар қауіпсіздігіне ықтимал қауіптер тудырады.

Одан да маңызды олқылық – «Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» Қазақстан Республикасының Заңында көзделген жүргізушілердің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырылуы (МЖС) бар-жоғын тексеру жөніндегі такси агрегаторларының міндетінің жоқтығы. Осы заңның 4-бабына сәйкес әрбір жүргізушіде жол-көлік оқиғалары салдарынан үшінші тұлғаларға келтірілген залалды өтеу үшін көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру полисі болуы міндетті³¹. Дегенмен, іс жүзінде агрегаторлар өздерінің тіркеу рәсімдерінде мұндай сақтандыруды тексеруді қамтымайды, бұл платформалар арқылы жұмыс істейтін жүргізушілердің едәуір бөлігі сақтандырусыз тасымалдауды жүзеге асыруы мүмкін дегенді білдіреді.

Жүргізушілер үшін міндетті сақтандырудың болмауы жолаушылар мен үшінші тұлғалар үшін тәуекелдерді айтарлықтай арттырады. Жол-көлік оқиғасы болған жағдайда көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру полисі жоқ жүргізушіде жолаушылардың денсаулығына немесе басқа жол қозғалысына қатысушылардың мүлкіне зиян болса да, залалды өтеуге мүмкіндігі болмайды. Мысалы, соқтығысқан немесе жазатайым оқиға болған жағдайда жолаушы емделуге кеткен шығынды өтеусіз, ал үшінші тұлғалар бүлінген мүлкін өтеусіз қалдырылуы мүмкін, бұл қаржылық ауыртпалықты зардап шеккендердің мойнына артады. Агрегаторлар, өз кезегінде, мұндай оқиғалар үшін делдал мәртебесін алға тартып, «Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы» Заңда бекітілген тұтынушылардың құқықтарын қорғау қағидаттарына, атап айтқанда, қызметтердің қауіпсіздігін қамтамасыз етуді талап ететін 8-бапқа қайшы келетінін айтып, жауапкершіліктен жалтарады³².

³¹ Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы. Қазақстан Республикасының 2003 жылғы 1 шілдедегі N 446 Заңы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z030000446> қол жеткізілді 05 ақпан 2025ж.

³² Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы. Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 4 мамырдағы № 274-IV Заңы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z100000274> қол жеткізілді 05 ақпан 2025ж.

Бұл жағдай такси агрегаторларын жүргізушілердің ең төмен стандарттарды, соның ішінде міндетті сақтандыруды жүзеге асыруын қадағалауды міндеттемейтін қолданыстағы заңнаманың кемшіліктерін көрсетеді. Бұл платформаларға қауіпсіздік мәселелерін елемеу арқылы шығындарды азайтуға мүмкіндік берілуін тудырады, бұл әсіресе орындаушыларға төмен талаптар қою арқылы өз қызмет көлемін иеленуге ұмтылатын нарықтың жаңа қатысушылары үшін тиімді.

Осылайша, такси агрегаторлық платформаларында тіркелу кезінде жүргізушілерге қойылатын минималды талаптар, міндетті сақтандыруды есепке алмай, жеке куәлік пен жүргізуші куәлігін тексерумен шектелуі Қазақстанда заңнамалық базаның жеткілікті түрде дамымағанын көрсетеді. Бұл жолаушылар мен үшінші тұлғалар үшін тәуекелдерді арттырып қана қоймайды, сонымен қатар реттеушінің олқылықтарын пайдалану арқылы агрегаторларға негізсіз бәсекелестік артықшылық береді. Бұл кемшіліктерді жою үшін платформаларды жүргізушілердің Міндетті сақтандыру талаптарын және басқа да қауіпсіздік талаптарын сақтауын қамтамасыз етуге міндеттейтін міндетті нормативтік құқықтық актілерді енгізу қажет, бұл тұтынушылардың құқықтарын қорғау деңгейін және тасымалдау нарығындағы теңгерім жағдайын жақсартуға мүмкіндік береді.

Қазақстанда такси агрегаторларының қызметі көлікті бақылау, цифрландыру, салық салу және бәсекелестікті қорғау қиылысында реттеледі. Бұл саладағы бизнес әкімшілігін жетілдіру және ұйымдастыру бірнеше негізгі мемлекеттік органдар арасында бөлінген:

1. Қазақстан Республикасының Көлік министрлігі (тиісті уәкілетті орган). Бұл көлік саласындағы мемлекеттік саясат пен ойын ережелерін қалыптастыратын негізгі орган. Функциялары: «Автомобиль көлігі туралы» Заңға және Жолаушылар мен багажды тасымалдау ережелеріне түзетулер әзірлейді.

Бизнес әкімшілігіне әсері: Министрлік платформаларды пайдаланудың құқықтық негізін анықтайды. Мысалы, агрегаторлардан тапсырыстарды тек заңды тасымалдаушыларға (дара кәсіпкерлер және тіркелген өзін-өзі жұмыспен қамтыған жеке тұлғалар) беруді талап ететін ережелерді белгіледі. Министрлік сонымен қатар жүргізушілер мен тұтынушылардың құқықтарын қорғау үшін агрегаторлардың тарифтік және баға саясатын әзірлеуге белсенді қатысады.

2. Жергілікті атқарушы органдар (әкімшіліктер) қалалық мобильділік немесе жолаушылар көлігі департаменттері арқылы нарықты жергілікті жерде тікелей басқарады. Функцияларына ресми такси операторларының тізілімін жүргізу жатады. Бизнес әкімшілігіне әсері: такси қызметінің басталуы туралы хабарламалар әкімдіктерге жіберіледі (соның ішінде E-license порталы арқылы). Мұндағы бизнес-процестерді жаңғырту цифрландыруға бағытталған: хабарландыру нысаны енді көлік құралдарының нақты деректерімен (маркасы, мемлекеттік нөмірі) толықтырылды, бұл жүргізушілерді тіркеу кезінде агрегаторлар үшін автоматты дерекқорды тексеруді жеңілдетеді.

3. Қазақстан Республикасының Цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігі. Такси агрегаторлары негізінен IT платформалары болғандықтан, бұл министрлік оларға цифрлық экожүйедегі субъектілер ретінде әсер етеді. Функциялары: мемлекеттік дерекқорларды интеграциялау, бағдарламалық жасақтама тізілімдері мен электрондық коммерция платформаларын реттеу.

Бизнес әкімшілігіне әсері: Басқа агенттіктермен бірлесіп, заңдастырудың техникалық жағын - агрегатор API-лерін мемлекеттік ақпараттық жүйелермен интеграциялауды (мысалы, жүргізушінің салық төлеуші мәртебесін, қажетті санаттағы жүргізуші куәлігін немесе көлік құралын тексеруді автоматты түрде тексеру үшін) қамтамасыз етеді.

4. Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігінің Мемлекеттік кіріс комитеті нарық қатысушыларының кірістері мен салық міндеттемелерін басқаруға күшті әсер етеді. Функциялары: фискалдық бақылау және арнайы салық режимдерін енгізу.

Бизнес әкімшілендіруге әсері: МКК агрегатор қосымшаларымен (мысалы, Yandex.Taxi) интеграциялау бойынша пилоттық жобаларды іске қосу арқылы өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізушілер үшін әкімшілендіруді айтарлықтай жеңілдетті. Агрегаторлар енді салық агенттері ретінде әрекет етеді, салықтарды (шамамен 1%) автоматты түрде ұстап қалады және аударады, жүргізушілерді салық декларацияларын қолмен тапсырудан босатады және көлеңкелі айналымды азайтады.

5. Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі нарықты ірі платформалардың монополиялануынан және теріс пайдалануынан қорғайды. Функциялары: монополияға қарсы бақылау, нарық үлесін талдау. Бизнес әкімшілендіруге әсері: жол қозғалысының бұзылуының алдын алу агенттігі агрегаторлардың комиссиялық мөлшерлемелері мен динамикалық баға белгілеу механизмдерін (қолайсыз ауа райында немесе шың сағаттарында тарифтерді көтеру) зерттеу арқылы агрегаторлардың экономикалық моделіне тікелей әсер етеді; отандық автопарктер мен жүргізушілерді қорғау үшін платформалардың ең жоғары комиссиялық алымдарын шектеу туралы бұйрықтар шығаруы мүмкін.

6. Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің функциялары: жол қозғалысы қауіпсіздігін және көлік тәртібін сақтауды қамтамасыз ету. Іскерлік әкімшілікке әсері: фото және бейнежазба жүйелері (Сергек және т.б.) және Көлік министрлігімен, жергілікті басқару органдарымен бірлескен рейдтер арқылы заңсыз тасымалдаушыларды анықтайды. Бұл агрегаторларды жүргізушілер мен көліктерді іріктеу және тексеру үшін ішкі әкімшілік сүзгілерді күшейтуге мәжбүр етеді.

Қысқаша мазмұны: іскерлік әкімшілендіруді ұйымдастыру және жетілдіру мәселесіне келгенде, негізгі тандем Көлік министрлігінен (құқықтық алгоритм мен стандарттарды белгілейді), Қаржы министрлігінің Мемлекеттік кіріс комитетінен (IT арқылы фискалдық әкімшілікті жеңілдетеді) және

әкімшіліктерден (жергілікті жерде тасымалдаушыларды тікелей басқарады) тұрады.

Такси қызметтерін көрсету жөніндегі қызметті құқықтық реттеу саласындағы заңға тәуелді актілер

2015 жылғы 26 наурыздағы «Республикалық маңызы бар қалаларды, астананы қоспағанда, автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидалары»³³ және 2020 жылғы 27 желтоқсандағы «Астанада жолаушылар мен багажды автомобиль көлігімен тасымалдау қағидалары» Қазақстандағы кез келген такси тасымалдаушыларының қызметі саласындағы негізгі және әмбебап нормативтік құқықтық актілер болып табылады³⁴.

Республикалық маңызы бар қалаларды, астананы қоспағанда, автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларында пайдаланылатын негізгі ұғымдар цифрлық платформалар арқылы қазіргі заманғы такси тасымалының ерекшеліктерін ішінара көрсетеді.

Осылайша, бірінші Қағидалардың 3-тармағының 19) тармақшасында «таксимен тасымалдау» терминінің «меншік құқығында немесе өзге де заңды негізде автомобилі бар дара кәсіпкер немесе заңды тұлға көрсететін ақылы немесе жалдау бойынша жолаушылар мен багажды тасымалдау жөніндегі қызмет» деген анықтама берілген. Бұл ретте, осы терминмен тығыз байланысты «такси тасымалдаушысы» ұғымында платформаның еңбек қызметі көрсеткіші қазірдің өзінде бар: «такси тасымалдаушысы — интернет-платформаларды және (немесе) жұмыспен қамту платформасының мобильді қосымшаларын пайдалана отырып, қызметтерді көрсету немесе жұмыстарды орындау бойынша қызметті жүзеге асыратын жеке тұлға, жолаушылар мен багажды тасымалдау бойынша қызметтерді ұсынатын дара кәсіпкер немесе заңды тұлға» (20-параграф).

Келесі тармақшада «таксиге тапсырыс беруге арналған мобильді қосымша» терминінің түсінігі бар, ол «ұялы байланыс қызметтері немесе Интернет арқылы таксиге тапсырыс беруге және экипажбен көлікті жалға алуға мүмкіндік беретін жұмыс платформасының мобильді қосымшасы» деп түсініледі.

Сонымен бірге, екі Қағида да таксимен тасымалдаудың тұрақты немесе тұрақты емес тасымалдауға жатпайтынын көрсетеді. Біздің ойымызша, таксимен тасымалдауды дұрыс емес тасымалдауға жатқызу керек сияқты. Қағидалардың 11-тарауы таксимен жолаушылар мен багажды тасымалдауды ұйымдастыру және жүзеге асыру тәртібіне арналған. 211-тармаққа сәйкес, интернет-платформаларды және (немесе) платформаларды жұмысқа орналастыруға

³³ Республикалық маңызы бар қалаларды, астананы қоспағанда, автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 26 наурыздағы № 349 бұйрығы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V1500011550>.

³⁴ Елордада автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларын бекіту туралы. Астана қаласы әкімдігінің 2023 жылғы 7 желтоқсандағы № 503-2647 қаулысы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V23ABW13640>

арналған мобильді қосымшаларды пайдалана отырып, қызметтер көрсетуді бастау үшін дара кәсіпкерлер немесе заңды тұлғалар 2015 жылғы 6 қаңтардағы Хабарламаларды қабылдау қағидаларына сәйкес жергілікті атқарушы органдарға (әкімдікке) такси тасымалдаушысы ретінде қызметті жүзеге асырудың басталғаны туралы хабарламаны ұсынуы қажет.

Такси көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдауды ұйымдастыру кезінде хабарлау тәртібінің талаптарын сақтамай қызметті жүзеге асыруға жол берілмейді.

Жергілікті атқарушы органдар интернет-платформаларды және (немесе) жұмысқа орналасуға арналған мобильді қосымшаларды пайдалана отырып, қызметтер көрсету немесе жұмыстарды орындау бойынша қызметті жүзеге асыратын жеке тұлғалардың, дара кәсіпкерлер мен заңды тұлғалардың тізілімін жүргізеді.

Такси тасымалдаушылары тасымалдаушының өтініші бойынша, олардың қызметіне тыйым салу туралы сот шешімі бойынша немесе такси тасымалдаушысы осы Қағидалардың талаптарын орындамаған жағдайда есептік тіркеуден шығарылады.

Жаңа 211-1-тармақта платформалық жұмысқа орналасу үшін интернет-платформаларды және (немесе) мобильді қосымшаларды пайдалана отырып, тасымалдау қызметтерін көрсететін азамат «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасы Заңының 26-бабында көрсетілген талаптарды өз бетінше орындауы тиіс деп белгіленген. Мұндай тұлғаның талаптарды сақтауын бақылау такси-ақпараттық-диспетчерлік қызметке жүктеледі.

Қарастырылып отырған Қағиданың 3-тармағы таксиде қол жүгін, ұсақ жануарларды және багажды тасымалдауды реттеуге арналған.

«Елордада автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау Қағидаларында» жоғарыла келтірілген 2015 жылғы Қағиданың ережелерінен айтарлықтай айырмашылықтар жоқ. Таксимен жолаушылар мен багажды тасымалдау туралы ережелер 2023 жылғы Қағиданың 6-тарауында орналастырылған. Дегенмен, барлық дерлік тарауда тек дәстүрлі таксилердің қызметін реттейтін ережелер бар; платформада жұмыс істейтін жүргізушілердің қызметін реттеуге өте аз ережелер арналған.

Осы Қағиданың 92-тармағында астаналық такси жүргізушілеріне қойылатын талаптар сәл жоғарылатылған. Осылайша, елордада такси көліктерімен жолаушылар мен багажды тасымалдайтын жүргізушілерде кемінде 5 жыл жүргізу өтілі және жолаушыларды тасымалдауға жарамдылығын көрсететін медициналық тексеруден өткені, және жыл сайынғы флюорографиялық тексеруден өткені туралы анықтамасы болуы керек. Алайда іс жүзінде жұмыс тәжірибесі жоқ, қала аумағын білмейтін жүргізушілер бар екеніне көзіміз жетеді.

Ғылыми тұрғыдан такси агрегаторларының жауапкершілігі туралы бірнеше пікір қалыптасқан. Оның ішінде бірінші пікірге сай, таксимен тасымалдау қызметі барысында жолаушыларға моральдық, мүлктік зиян келтірілген болса, онда мүлктік жауапкершілікті алдымен осы платформаның

иесі өз мойнына алу керек. Кейін, тексерулер жүргізу нәтижесінде осы оқиға орын ауына жүргізуші кінәлі екендігі анықталғанда, азаматтық заңнамаға сай агрегатор такси жүргізушісіне кері талап (регресстік талап) қою арқылы өзінің шығындарын толық немесе ішінара өндіріп алады.

Екінші көзқарас бойынша агрегатор мен жүргізуші зиян келтіру жағдайы орын алғанда жолаушының алдында ортақтасқан мүліктік жауапта болу керек. Ал үшінші пікірге сәйкес, агрегатор қосымша (субсидиарлық) жауапкершілікті көтеру керек.

Өз кезегінен, жүргізушінің өз денсаулығына зиян келтірілген болса, немесе мүліктік, моральдық зиян кешкен болса, онда жүргізушіге келтірілген зиянды такси агрегаторы өзі көтеру қажет деген пікірдеміз. Сондықтан тиісті заңнамаларда ол «жұмыс беруші», «тасымалдаушы», «тасымалдауды ұйымдастырушы» санатында белгіленуі қажет.

Жоғарыдағы ұсыныстар жүзеге асырылатын болса, әрбір электрондық платформа арқылы қызмет көрсететін компаниялардың басқарушылық құрамы бизнес әкімшілендіру саласында біз ұсынып отырған мәселелер бойынша өздерінің әкімшілендіру саясатына өте маңызды өзгерістер енгізу қажет болады.

Тарау бойынша қорытынды.

Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеуді талдау мамандандырылған заңнаманың болмауына және цифрлық платформаларға ескірген көзқарасқа байланысты қолданыстағы заңнамалардағы елеулі кемшіліктерді анықтайды. «Көлік туралы», «Автомобиль көлігі туралы» және «Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы» заңдарда агрегаторлар үшін қауіпсіздік, жүргізушілер үшін әлеуметтік кепілдіктер және салық міндеттемелері бойынша жауапкершіліктен құтылуға мүмкіндік беретін нақты мәртебе 2025 жылға дейін мүлдем белгіленбеген болатын. Міндетті актілер мен жүргізушілер үшін ең төменгі талаптардың орнына меморандумдар жолаушылар үшін тәуекелдер мен нарықтағы тең емес жағдайларды тудыратын құқықтық белгісіздікті арттырады. Бұл олқылықтарды толтыратын және саланы теңгерімді басқаруды қамтамасыз ететін кешенді реттеу қажеттілігін көрсетеді.

Қазақстан Республикасының Азаматтық кодексінде, Көлік туралы заңында әлі күнге дейін аталмыш саланы реттеу бойынша әуелі сілтемелі түрдегі нормалар да енгізілмеген. Осындай заңнамалық реттеу болмағанда дамыған елдерде жетіспейтін құқықтық нормаларды сот тәжірибесі қалыптастырады (ол туралы келесі бөлімде терең талдау келтірілген). Алайда, біздің мемлекетімізде такси қызметіне, әсіресе такси агрегаторларының қызметіне қатысты даулар қарастырылуы өте тапшылық болып жатыр.

Электрондық платформалар арқылы таксимен тасымалдау қызметін көрсету туралы құқықтық нормалар заңға тәуелді актілерде де жоқ деп санауға болады.

Диссертацияда талдау, саралауға алынған барлық мәселелердің түйіні такси агрегаторларының осы қызмет бойынша қатынастардың құқықтық

мәртебесі нақты белгіленбегеніне байланысты деп тұжырымдаймыз. Такси агрегаторлары немесе «тасымалдаушы», немесе «жұмыс беруші» деген санаттарда заңнамалық деңгейде бекітілуі қажет. Сонда ғана оларға ұлттық заңнамада бекітілген тасымалдаушының міндеттері жүктеледі, сәйкесінше тиісті құқықтары да болады; мысалы, жүргізушілерге заңға сәйкес талаптар қоюға, олар үшін азаматтық құқықтық жауапкершілікті де көтеруге.

1.3 Іскерлік әкімшілендірудің түсінігі және мазмұны

Кез келген ұйымның қызметін басқару оның барлық ішкі және сыртқы мүмкіншіліктерін (ресурстарын) тиімді пайдалану арқылы оның мақсатына жетуге бағытталған тұрақты әрекеттер (процесс) танылады. Анри Файоль өз еңбектерінде іскерлік (бизнес) әкімшілендірудің негізгі қызмет бағыттарын анықтаған, олар ретінде: жоспарлау, ұйымдастыру, жетекшілік ету, үйлестіру және бақылау деп тұжырымдаған³⁵. Аталған құзыреттер нарықтық ортада жүйелілікті қамтамасыз ететін басқарудың негізін құрайды. Осы тұжырымдама басқалармен қатар цифрлық платформаларға қолданылатын бизнес әкімшілендірудің мақсаттылығы мен құрылымын көрсетеді.

Менеджмент (басқару) ағымдағы қызметтерді ғана емес, сонымен қатар түбегейлі, басты мақсатты да қамтиды. Питер Друкер менеджменттің өзгерістерді болжау және ұйымдық тұрақтылықты қамтамасыз ету қабілетіне баса назар аудара отырып, экономикалық теорияны кеңейтті³⁶. Ф. Тейлор ғылыми менеджменттің атасы және өндірісті ғылыми ұйымдастырудың бүкіл жүйесінің негізін қалаушы деп аталады. Осылайша, тиімді менеджмент бизнеске қиындықтарға, соның ішінде такси агрегаторларының қызметі үшін өзекті цифрландыруға бейімделуге мүмкіндік береді.

Әкімшілендіру мазмұны, өз кезегінде, өзара байланысты және бірін-бірі толықтыратын әрекеттердің кең ауқымын қамтиды. Бірінші әрекет ретінде жоспарлау мақсаттарды белгілеуді және оларға қол жеткізу жолдарын әзірлеуді қамтиды, ол қолда бар ресурстарды талдауды және ықтимал нәтижелерді болжауды талап етеді, бұл такси агрегаторларының түпкілікті мақсаты үшін маңызды. Ұйымдастыру жоспарлаудан кейін жүреді және міндеттерді тиімді бөлу мен күштерді үйлестіруді қамтамасыз ететін құрылымды орнатудан тұрады. Тиісті дәрежедегі басқару қызметкерлерді ынталандыруға және адам ресурстарын басқаруға назар аударады, ал бақылау қол жеткізілген нәтижелерді бағалау және олқылықтарды түзету жолдарын қамтамасыз етеді³⁷. Бұл кезеңдер тұтас жүйені құрайды, себебі мұнда әрбір кезең жалпы басқару тиімділігі үшін маңызды.

Іскерлік әкімшілендіру ұйым жұмыс істейтін сыртқы ортамен тығыз байланысты екенін атап өткен жөн. Фредерик Тейлор өз еңбектерінде өнімділікті

³⁵ H. Fayol, General and Industrial Management (1949). <https://gog.su/FWm2> қол жеткізілді 09 ақпан 2025 ж.

³⁶ P. F. Drucker, The Practice of Management (1954). <https://gog.su/E1qm> қол жеткізілді 09 қаңтар 2025ж.

³⁷ H. Koontz, H. Weihrich, Management (1988) <https://gog.su/fPV4> қол жеткізілді 02 ақпан 2025ж.

арттыратын және процестерді оңтайландыратын басқаруға жүйелі көзқарас қажеттігін атап көрсеткен³⁸. Дегенмен, қазіргі заманда заң талаптары, нарықтық әсерлер және әлеуметтік күтулер сияқты сыртқы жағдайлар әкімшілендірудің құрамдас бөлігіне айналууда. Бұл компаниядан тек ішкі үйлестіруді ғана емес, сонымен қатар дәстүрлі әрекеттерге жаңа өлшемдер қосатын сыртқы құрылымдармен өзара әрекеттестік құру мүмкіндігін де талап етеді.

Теориялық бастауларға келер болсақ, алдағы қатардағы елдерде бизнес әкімшілендіру пән ретінде классикалық және қазіргі заманғы менеджмент тұжырымдамалары негізінде дамығанын атап өткен жөн. Файоль кез келген ұйымға қолданылатын басқару қызметінің әмбебаптығына назар аудара отырып, іргетасын қалады. Питер Друкер кейінірек бұл түсінікті кеңейтіп, әкімшілендіру тек ағымдағы процестерді басқару ғана емес, сонымен қатар сыртқы ортаның өзгерістеріне бейімделу және жаңашылықтарды ынталандыру мүмкіндігін де атап көрсетті³⁹. Осылайша, тұжырымдаманың дамуы қазіргі тәжірибеде оның мазмұнын кеңейтетін міндеттерді жай ғана орындаудан түбегейлі көзқарасқа көшуді көрсетеді.

Бұл классикалық пайымдаудан заманауи түсініктемелерге өту іскерлік әкімшілендірудің бір орында тұрып қалмай, өзгерістерге бейімделетін динамикалық сипатын көрсетеді. Файоль әмбебап басқару құрылымын құруға көңіл бөлсе, Друкер қазіргі замандағы тұрақсыз экономикалық жағдайда әсіресе маңызды болып табылатын өзгерістерді ескеретін тұлғалар ретінде менеджердің рөлін ерекше атап өтті. Бұл тұрғыда ғылыми менеджмент бойынша зерттеулерінде тиімділікті арттыру үшін әрекеттерді жүйелеу қажеттігін атап көрсеткен Фредерик Тейлордың үлесін де атап өткен жөн, себебі оның еңбекті және жұмыс процестерін оңтайландыру туралы ілімдері Файоль тұжырымдамасын толықтырады, әкімшілендіруге негізгі мақсаттарды жүзеге асырудың тәжірибелік құралын қосады.

Мазмұны жағынан әкімшілендіруді күнделікті және негізгі, маңызды тетіктерді қамтитын көп деңгейлі жүйе ретінде көрсетуге болады. Күнделікті қызметте ұйым жұмысының тұрақтылығын қамтамасыз ететін күнделікті әрекеттер кіреді - тапсырманы жоспарлау, ресурстарды ұйымдастыру, олардың орындалуын бақылау. Негізгі (түбегейлі) деңгей, өз кезегінде, ұзақ мерзімді болжамды, тәуекелдерді талдауды және өзгерістерді басқаруды қамтиды, бұл бизнес әкімшілендіруді тек техникалық қызмет емес, шешім қабылдау процесіне айналдырады⁴⁰. Бұл тәсіл оны ұйымның ішкі құрылымы мен оның дамуына әсер ететін сыртқы жағдайлар арасындағы көпір ретінде қарастыруға мүмкіндік береді.

Әкімшілендіру кез келген ұйымның негізгі бөлігі болып табылатын адам ресурстарын басқарумен де тығыз байланысты екенін атап өткен жөн. Друкер атап өткендей, бизнестің өнімділігі көбінесе менеджерлердің қызметкерлерді ынталандыру және олардың күш-жігерін ортақ мақсаттарға жетуге бағыттау

³⁸ F. W. Taylor, The Principles of Scientific Management (1911). <https://gog.su/Rgfy> қол жеткізілді 14 ақпан 2025ж.

³⁹ P. F. Drucker, The Practice of Management (1954) <https://gog.su/E1qm> қол жеткізілді 09 қаңтар 2025ж.

⁴⁰ H. Mintzberg, The Nature of Managerial Work (1973) <https://gog.su/1I24> қол жеткізілді 14 қаңтар 2025ж.

қабілетіне байланысты⁴¹. Бұл әкімшілендірудің мазмұнына тек таза әкімшілендіру құзыреттерден тыс, оның әлеуметтік-психологиялық құрамдас бөлігіне ерекше мән беретін көшбасшылық және байланыс орнату сияқты тетіктерді қосады. Осылайша, ұжымды басқару техникалық және адамгершілік элементтерді байланыстыратын процестің құрамдас бөлігіне айналады⁴².

Іскерлік әкімшілендіру экономикалық, құқықтық және әлеуметтік жағдайларға байланысты. Гарольд Кунц сияқты қазіргі зерттеушілер басқарудың табыстылығы сыртқы әсерлерді есепке алу және оларға ішкі процестерді бейімдеу қабілетіне байланысты екенін атап көрсетті⁴³. Бұл дегеніміз, әкімшілендіру тек ішкі үйлестіруді ғана емес, сонымен қатар реттеушілермен, серіктестермен және нарықпен өзара әрекеттесуді қамтиды, бұл оны ұзақ мерзімді алдағы уақытта ұйымның тұрақтылығын қамтамасыз етуге қабілетті көп салалы процесс ретінде танытады.

Бизнес әкімшілендіру мазмұны оның қызметін қамтамасыз ететін бірқатар негізгі бөліктерді қамтиды:

- Жоспарлау: ресурстарды талдау мен нәтижелерді болжауды қамтитын мақсаттарды анықтау және оларға жету жоспарларын әзірлеу.
- Ұйымдастыру: міндеттер мен ресурстарды бөлу, кәсіпорын ішіндегі әрекеттерді үйлестіру үшін басқару құрылымын құру.
- Басқару: орындаушыларды ынталандыру және жоспарларды жүзеге асыру үшін қызметкерлердің өзара тиімді әрекетін қамтамасыз ету.
- Бақылау: тапсырмалардың орындалуын бақылау, нәтижелерді бағалау және қажетті бағытты сақтау үшін процестерді реттеу.

Аталған бөліктер әкімшілендірудің күрделі сипатын көрсететін шешімдер қабылдау және тәуекелдерді басқару сияқты тетіктермен толықтырылады. Олардың әрқайсысы біртұтас басқару жүйесін құра отырып, сонымен қатар өзара байланысты.

Осы пікірді дамыта отырып, бұл құрамдас бөліктердің өзара байланысы қызметтік тиімділікті ғана емес, сонымен қатар ұйымның ішкі және сыртқы өзгерістерге жауап беру қабілетін қамтамасыз ететінін атап өткен жөн. Жоспарлау бастапқы нүкте ретінде қызмет бағытын белгілейді, басымдықтар мен оларды жүзеге асыру үшін қажетті ресурстарды анықтайды. Бұл кезеңде одан кейінгі әрекеттердің негізі қаланады, бұл оны маңызды етеді. Ұйым өз кезегінде жауапкершілікті тиімді бөлуге және күш-жігерді үйлестіруге мүмкіндік беретін құрылымды құру арқылы жоспарланған қызметін іс жүзінде жүзеге асырады. Кәсіпорын ішіндегі іс-әрекеттің бірлігін қамтамасыз ететін ұйымдастырушылық қызмет әсіресе ірі құрылымдар үшін маңызды.

Осы жүйедегі келесі логикалық қадам басқару процесіне адами аспектіні қосатын көшбасшылық болып табылады. Орындаушыларды ынталандыру және олардың өзара әрекетін қамтамасыз ету менеджерлерден тек техникалық дағдыларды ғана емес, көшбасшылық қасиеттерді де талап етеді. Питер Друкер

⁴¹ P. F. Drucker, The Practice of Management (1954) <https://gog.su/E1qm> қол жеткізілді 09 ақпан 2025ж.

⁴² P. F. Drucker. Concept of the Corporation (1945) <https://gog.su/Phyt> қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

⁴³ H. Koontz, H. Weihrich, Management (1988) <https://gog.su/fPV4> қол жеткізілді 02 ақпан 2025ж.

ұйымның табысты болуы көбінесе басшылардың қызметкерлерді шабыттандыра білуіне және олардың күш-жігерін ортақ мақсаттарға бағыттай білуіне байланысты екенін атап өтті⁴⁴. Бұл басқаруды жоспарлау мен орындау арасын байланыстырады, теориядан тәжірибеге көшуді қамтамасыз етеді. Бақылау қол жеткізілген нәтижелердің бастапқы жоспарларға қаншалықты сәйкес келетінін бағалауға және қажет болған жағдайда түзетулер енгізуге мүмкіндік беретін кері байланысты қамтамасыз ету арқылы үдерісті аяқтайды.

Мазмұнды талдауды жалғастыра отырып, шешім қабылдау және тәуекелдерді басқару сияқты негізгі әрекеттерден асып түсетін, бірақ іскерлік әкімшілендіруді айтарлықтай байытатын қосымша аспектілерді бөліп көрсету керек. Шешім қабылдау, Генри Минцберг атап өткендей, менеджерлердің негізгі міндеті болып табылады, өйткені ол стратегияны таңдаудан нәтижелерді бағалауға дейінгі басқарудың барлық кезеңдерін қамтиды⁴⁵. Тәуекелдерді басқару, өз кезегінде, ықтимал қауіптерді болжауға және олардың әсерін азайтуға мүмкіндік беретін белгісіздік жағдайында ажырамас бөлікке айналады. Бұл элементтер әкімшілендірудің бейімделу сипатына ерекше мән беріп, оны тек ағымдағы басқарудың ғана емес, сонымен бірге негізгі дамудың құралына айналдырады.

Логикалық тұрғыдан кеңірек түсінікке көшкенде, әкімшілендірудің мазмұны тек аталған әрекеттермен ғана емес, сонымен бірге олардың бір жүйеге бірігуімен де анықталады. Кунц пен Вейрих атап өткендей, әкімшілендірудің тиімділігі бұл құрамдар бір-бірімен және сыртқы ортамен қаншалықты жақсы әрекеттесетініне байланысты⁴⁶. Мысалы, табысты жоспарлау қызметтерді кейіннен ұйымдастырусыз мүмкін емес, ал нақты тұжырымдалған мақсаттарсыз бақылау мағынасыз болады. Бұл жүйелі тәсіл әкімшілендіруде ұйымның тұрақтылығын қамтамасыз етуге, оның өсуіне және бәсекеге қабілеттілігіне негіз жасауға мүмкіндік береді.

Осылайша, әкімшілендірудің мазмұны көп деңгейлі құрылым болып табылады, мұнда әрбір әрекет жалпы мақсатқа жетуде өз рөлін атқарады. Файоль, Друкер және Минцбергтің теориялық ілімдері оның күрделі және үнемі өзгеретін сипатын атап көрсетеді, бұл оны әмбебап басқару құралына айналдырады. Біздің талдау оның практикалық мәнін тереңірек түсінуге мүмкіндік бере отырып, әртүрлі жағдайлардағы әкімшілендірудің рөлін одан әрі қарастыруға негіз қалайды.

Мазмұны тақырыбын логикалық түрде дамыта отырып, іскерлік әкімшілендіруге сыртқы ортаның әсерін қарастыру қажет. Друкер атап өткендей, бизнес жеке өмір сүрмейді – оның табысы экономикалық, құқықтық және әлеуметтік жағдайларға бейімделу қабілетіне байланысты⁴⁷. Бұған мемлекеттік органдармен өзара әрекеттесу, заңдарды сақтау және нарықтық үрдістерді есепке алу кіреді. Мысалы, кез келген юрисдикцияда әкімшілендіру салықтық

⁴⁴ [P. F. Drucker](https://gog.su/Phyt), Concept of the Corporation (1945) <https://gog.su/Phyt> қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

⁴⁵ H. Mintzberg, Inside Our Strange World of Organizations (1989) <https://gog.su/Xtqw> қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

⁴⁶ H. Koontz, H. Wehrich, Management (1988) <https://gog.su/fPV4>, қол жеткізілді 02 ақпан 2025ж.

⁴⁷ P. F. Drucker, The Frontiers of Management (1989) <https://books.google.ru/books?id=Lc6aqPW0kD8C&hl=ru&clckid=cf0dd99f>, қол жеткізілді 20 қаңтар 2025ж.

нормаларды немесе еңбек заңнамасын сақтауды талап етеді, бұл басқару қызметіне құқықтық тұрақтылықты қамтамасыз ету міндетін қосады. Бұл тәсіл әкімшілендіруді икемділікті талап ететін динамикалық процеске айналдырады.

Аталған көрініс сыртқы ортаның шектеулер қойып қана қоймай, ұйымның дамуына мүмкіндіктер туғызатынын көрсетеді. Бәсекелестік деңгейі немесе сұраныстың өзгеруі сияқты экономикалық жағдайлар менеджерлерден бизнес нәтижелерін қолдау үшін жоспарлау мен бақылау стратегияларын үздіксіз қайта қарауды талап етеді. Гарольд Кунц пен Хайнц Вейрих сыртқы жағдайлар менеджмент жүйесінің құрамдас бөлігі болып табылатынын және оларды елемей бәсекелестік артықшылықтардың жоғалуына әкелетінін атап өтті⁴⁸. Осылайша, іскерлік әкімшілендіру ұйымның тұрақтылығын қамтамасыз ететін ішкі құрылым мен сыртқы сын-қатерлер арасындағы тепе-теңдікті қамтамасыз ететін үдеріске айналады.

Құқықтық тұрғысын қарастырсақ, заңнаманы сақтау әкімшілендірудің негізгі міндеттерінің бірі екенін атап өткен жөн. Салық міндеттемелері немесе еңбек қауіпсіздігі стандарттары болсын, реттеуші талаптар ұйымның жұмыс істеуі тиіс шеңберді құрайды. Бұл менеджерлерден құқықтық базаны білуді ғана емес, сонымен қатар оны күнделікті жағдайларда қолдануды білуді талап етеді. Мысалы, Фредерик Тейлор басқарудың жүйелі тәсілі өнімділікке әсер ететін барлық сыртқы жағдайларды ескеруді қамтуы керек деп атап көрсетті⁴⁹. Бұл тұрғыда құқықтық тұрақтылық жай ғана шектеу емес, бизнестің тиімділігі мен беделін арттыру үшін қолданылатын жағдайға айналады.

Сыртқы ортаның келесі маңызды элементі – әкімшілендірудің мазмұнына да әсер ететін әлеуметтік құрам. Қоғамның этикалық стандарттар немесе әлеуметтік жауапкершілік сияқты күтулері барған сайын басқару тәжірибесінің бір бөлігіне айналады. Питер Друкер әлеуметтік талаптарды елемейтін ұйым мүдделі тараптардың сенімі мен қолдауын жоғалту қаупі бар екенін атап өтті. Бұл дәстүрлі әкімшілендіру әрекеттеріне қосымша мүмкіншіліктерді және сыртқы ортамен әрекеттесу үшін түбегейлі көзқарасты талап ететін қоғамдық қатынастарды басқару міндетін қосады.

Осы ойды жалғастыра отырып, сыртқы ортаның ықпалы әкімшілендіруді тек техникалық құзыретті ғана емес, сонымен бірге түбегейлі болжауды қажет ететін үдеріске айналдыратынын атап өтуге болады. Генри Минцберг өз зерттеулерінде менеджерлер ішкі мақсаттарды да, сыртқы жағдайларды да ескере отырып шешім қабылдап, ұйым мен сыртқы әлем арасында делдал ретінде әрекет етуі керек екенін атап көрсетті⁵⁰. Бұл тәсіл сыртқы ортаны талдауды, өзгерістерді болжауды және оларды ұйымның мүддесі үшін пайдалану шараларын әзірлеуді қамтитын бизнес әкімшілендірудің мазмұнын кеңейтеді.

Осылайша, сыртқы ортаның әсері әкімшілендіруді классикалық басқару әрекеттерін экономикалық, құқықтық және әлеуметтік факторларға бейімделу

⁴⁸ H. Koontz, H. Weihrich, Management (1988) <https://gog.su/fPV4>, қол жеткізілді 02 ақпан 2025ж.

⁴⁹ P. F. Drucker, The Frontiers of Management (1989).

⁵⁰ H. Mintzberg, Simply Managing: What Managers Do (2009) https://books.google.ru/books/about/Simply_Managing.html?hl=ru&id=JsfmjgEACAAJ&redir_esc=y&clckid=e2ca6978, қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

кажеттілігімен біріктіретін көп өлшемді процеске айналдырады. Друкер, Тейлор және Минцбергтің теориялық әзірлемелерінде әкімшілендірудің табыстылығы ұйымның өмір сүруін ғана емес, сонымен бірге дамуын қамтамасыз ететін осы аспектілерді бір жүйеге біріктіру мүмкіндігіне байланысты екенін атап көрсетеді. Бұл талдау келесі бөлімдерде талқыланатын әкімшілендіруді әртүрлі өлшемдерде қалай қолдануға болатынын түсінуге негіз береді. Талдауды жалғастыра отырып, ұйымдардың жұмыс істеуі үшін әкімшілендірудің маңыздылығын атап өткен жөн. Ол тек қана басқарушылық тиімділікті ғана емес, сонымен қатар негізгі тұрақтылықты қамтамасыз етеді, кәсіпорындарға бәсекелестік артықшылықтарға қол жеткізуге мүмкіндік береді. Фредерик Тейлор өз жұмысында жүйелі басқару өнімділікті жақсартатынын атап көрсетеді, ал заманауи зерттеулер оның жаңашылдықтар мен дамуды ынталандырудағы рөлін көрсетеді⁵¹. Осылайша, әкімшілендіру ішкі процестер мен сыртқы қиындықтар арасындағы байланыстырушы рөл атқарады, бұл оны басқарудың таптырмас құралына айналдырады.

Бұл ұстанымды дамыта отырып, күнделікті жұмысты тиімділікпен ұтымды ету және мүмкіншіліктерді пайдалануды оңтайландыру арқылы қол жеткізілетінін атап өткен жөн. Оның ғылыми менеджментке негізделген тәсілі басқарушылық қызметті нақты ұйымдастыру және тапсырмалардың орындалуын бақылау арқылы өнімділікті қалай арттыра алатынын көрсетеді. Дегенмен, қазіргі жағдайларда әкімшілендірудің маңыздылығы жеке қызметтер деңгейінде тиімділікті арттырудан әлдеқайда жоғары. Питер Друкер бұл тұжырымдаманы кеңейтіп, менеджмент жаңашылдықтар (инновациялар) мен ұзақ мерзімді жоспарлау арқылы ұйым үшін құндылықтарды құруға ықпал етуі керек деп атап көрсетті. Бұл әкімшілендіруді ағымдағы әрекеттерді қолдап қана қоймай, олардың дамуын қамтамасыз ететін құралға айналдырады.

Ұйымның сыртқы қауіптерге төтеп беру және мүмкіндіктерді пайдалану мүмкіндігін қамтамасыз етуде әкімшілендіру негізгі рөл атқарады деп айтуға болады. Әкімшілендіру ол ішкі мүмкіндіктерді сыртқы жағдайлармен теңгерімдеуге мүмкіндік беретін, тұрақтылық пен дамуға негіз жасайтын қызмет. Мысалы, нарықтағы өзгерістерді болжай білу және оларға түбегейлі бейімделу басқару сапасына тікелей байланысты бәсекелестік артықшылыққа айналады. Осылайша, ол ұйымның ұзақ мерзімді табыстылығын қамтамасыз ететін құралға айналады.

Осы ойды жалғастыра отырып, әкімшілендірудің жаңашылдықтарға қалай ықпал ететінін қарастырған жөн, бұл қазіргі заманғы зерттеулерде ерекше атап өтіледі. Менеджерлер алдын ала белгіленген әрекеттерді орындап қана қоймайды, сонымен қатар ерекше шешімдерді қабылдау арқылы дамуға жағдай жасайды. Бұл әкімшілендіруге шығармашылықты ынталандыру және жаңа ұстанымдарды енгізу мүмкіндігі кіреді, бұл тез өзгеретін экономикалық жағдайда өте маңызды. Бұл жағдай әкімшілендірудің таза техникалық үдерістен түбегейлі және жаңашылдық құралға дейінгі дамуын көрсетеді.

⁵¹ D. Nelson, Frederick W. Taylor and the Rise of Scientific Management (1920) https://books.google.ru/books?id=dWrbAAAAMAAJ&redir_esc=y&clckid=27303f47, қол жеткізілді 14 ақпан 2025ж.

Әрі қарай кеңірек мағынаға көшсек, басқарудың әртүрлі деңгейлері арасындағы байланыстырушы буын ретіндегі әкімшілендірудің рөлін бөліп көрсетуге болады. Ол басқару жүйесінің тұтастығын қамтамасыз ете отырып, күнделікті міндеттерді түбегейлі мақсаттармен біріктіреді. Әкімшілендірудің негізгі міндеттерінің бірі ұйым ішіндегі күш-жігерді үйлестіруге, үйлесімді құрылым құруға мүмкіндік береді. Басқарудың әртүрлі аспектілерін біріктіру мүмкіндігі оны жай ғана құзыреттер жиынтығы емес, ұйымның барлық деңгейлерде өміршеңдігін қолдайтын кешенді үдеріске айналдырады.

Осылайша, әкімшілендірудің маңыздылығы оның көп әрекеттілігінде – күнделікті қызметте тиімділікті қамтамасыз етуден жаңа әдістерді пайдалануды ынталандыруға және түбегейлі тұрақтылыққа дейін. Тейлор, Друкер және Минцбергтің теориялық еңбектерінде оның ұйымдардың ішкі және сыртқы сын-қатерлер жағдайында табысты жұмыс істеуіне және дамуына мүмкіндік беретін таптырмас құрал ретіндегі рөлін атап көрсетеді. Бұл талдау жағдайлардың кең ауқымында мақсаттарға жету үшін әкімшілендіруді қалай пайдалануға болатынын түсіну үшін берік негіз береді.

Диссертациялық зерттеу тақырыбына байланысты бизнес әкімшілендіру жұмысымен айналысатын менеджерлер өз қызметтерінде міндетті түрде такси туралы заңдарды, еңбек туралы заңдарды, деректерді қорғау туралы заңдарды және т.б. қоса алғанда, барлық қолданыстағы заңдар мен ережелерді сақтау маңызды. Бұған қоса, салық міндеттемелері мен бухгалтерлік есеп ережелерін сақтау да кіреді. Яғни, экономикалық тұрғыдан айтарлық жетістіктерге қол жеткізу үшін құқықтық аспектілер де ескерілуі, заңнамалық талаптар сақталып, орындалуы алға тартылуы абзал болатындығы сөзсіз.

Тарау бойынша қорытынды.

Жүргізілген талдау нәтижесінде іскерлік әкімшілендіру – бұл өз қоластындағы мүмкіншіліктерді тиімді пайдалану арқылы мақсаттарына жетуге бағытталған коммерциялық ұйымдардың қызметін басқарудың күрделі және көп қырлы процесі деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді. Бұл тұжырымдаманың негізі әкімшілендірудің жүйелі көзқарасты қамтамасыз ететін классикалық бағыттары – жоспарлау, ұйымдастыру, басқару және бақылау болып табылады. Шешім қабылдау, тәуекелдерді басқару және сыртқы ортаға бейімделу сияқты заманауи тетіктермен толықтырылған бұл әрекеттер әкімшілендірудің белсенділік сипатын көрсетеді.

Әкімшілендірудің мазмұны күнделікті тиімділікті қамтамасыз ететін де, ұйымдардың тұрақтылығы мен дамуына ықпал ететін түбегейлі тетіктерді де қамтиды. Сыртқы ортаның әсері – экономикалық, құқықтық және әлеуметтік факторлар – оның құрылымын байытады, икемділік пен менеджерлерден ішкі процестерді сыртқы жағдайлармен біріктіру қабілетін талап етеді. Әкімшілендірудің маңыздылығы оның ұйымдардың жұмыс істеуіне ғана емес, сонымен қатар инновациялар мен өнімділікті ынталандыру арқылы бәсекелестік

артықшылықтарға қол жеткізуге мүмкіндік беретін басқарудың әртүрлі деңгейлері арасындағы байланыстырушы рөлінде.

Осылайша, іскерлік әкімшілендіру басқарудың әмбебап құралы ретінде әрекет етеді, оның теориялық негізі бұрыннан қалыптасқан және заманауи тұжырымдамаларға негізделген. Ол зерттеудің келесі бөлімдерінде талқыланатын әртүрлі көріністер мен жағдайларда оны қолдануды одан әрі талдау үшін негіз жасай отырып, іс-әрекетті ұйымдастыруға тұтас көзқарасты қамтамасыз етеді.

1.4. Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметі саласындағы іскерлік әкімшілендірудің ерекшеліктері

Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторлары саласындағы әкімшілендіру күрделі және көп қырлы процесс болып табылады, онда дәстүрлі басқару тұжырымдамалары цифрлық экономиканың, құрылымдық ерекшеліктерінің және аймақтың әлеуметтік-экономикалық ерекшеліктерінің әсеріне байланысты болады. Ол басқарудың классикалық әрекеттеріне сүйенеді – жоспарлау, ұйымдастыру, жетекшілік ету және бақылау – бірақ оларды іске асыру платформа жұмысының, технологиялық инфрақұрылымның және бейресми еңбек нарығының бірегей шарттарына бейімделген.

Бұл процесте негізгі рөлді электрондық басқару бағдарламалары атқарады, олар негізінен платформаның өзі болып табылады. Мұндай жүйелер процесті басқаруды, пайдаланушылар, жүргізушілер және агрегатор арасындағы өзара әрекеттесуді үйлестіруді қамтамасыз ететін электронды әкімші рөлін атқарады. Әрбір платформада оның негізгі даралығын баса көрсететін қабылданған ішкі басқару саясатын көрсететін бірегей бағдарламалық код бар. Бұл процесс физикалық орталықтандырылған құрылымдардан электронды жүйелерге жаһандық көшуді көрсетеді, операциялық тиімділікті ғана емес, сонымен қатар негізгі икемділікті талап етеді, оны қазіргі заманғы менеджмент ғылымында терең талдау объектісіне айналдырады.

Электрондық такси платформасының қызметін жоспарлау кезінде әкімшілер мыналарды ескеруі керек:

Такси агрегаторы – жолаушы мен жүргізуші арасындағы делдалдың бір түрі. Яғни, бұл жүргізуші мен клиентті біріктіретін, жолаушыларды және/немесе жүктерді В пунктіне ыңғайлы тасымалдау мақсатында ыңғайлы онлайн форматта А нүктесіне автокөлікті шақыру қызметіне тапсырыс беруге мүмкіндік беретін мамандандырылған АТ сервисі, мобильді қосымша.

Жолаушы үшін мұндай өзара әрекеттесу, ең алдымен, уақытты үнемдеуге мүмкіндік береді. Оған операторға қоңырау шалудың, онымен сөйлесудің (әсіресе шетелдіктер үшін маңызды) және тегін көлік табылғанша күтудің және т.б. қажет емес. Азамат өтініштегі бірнеше түймені басып қана қоймайды және көлік оған жол тартады.

Жолаушы да жағдайды бақылай алады. Көрнекі интерфейсті пайдалана отырып, ол нақты уақыт режимінде көліктің орналасқан жерін бақылай алады,

жүргізушінің рейтингі мен ол туралы басқа пайдаланушылардың пікірлерін көре алады.

Сонымен қатар, жолаушы қосымша артықшылық ала алады, өйткені такси агрегаторлары тұрақты пайдаланушылар немесе жаңадан келгендер үшін қолайлы жеңілдіктер мен бонустар ұсынады, бұл сапарды қосымша үнемдеуге мүмкіндік береді.

Қосылған жүргізушілердің/драйверлердің саны аз, жеткіліксіз дамыған агрегаторлар кейде қажетті санаттағы автокөлікті табуда және жедел жеткізуде қиындықтарға тап болуы мүмкін. Сондай-ақ, Интернетке қосылу ақауларына байланысты байланыс қиындықтары туындауы мүмкін.

Жүргізушілер де нарықтағы заманауи онлайн таксиге тапсырыс беру қызметтерінің пайда болуына өте оң баға берді. Көптеген такси жүргізушілері қазір агрегаторлар арқылы жұмыс істеуді жөн көреді, өйткені мұндай ынтымақтастық оларға бірқатар артықшылықтар әкеледі. Осылайша, жүргізуші өз жұмыс кестесін өз бетінше реттеуге мүмкіндік алады. Онлайн-қосымша арқылы жұмыс істеген кезде ол өзіне ыңғайлы кез келген уақытта желіге шыға алады.

Дамыған агрегаторлар, әдетте, жүргізушілерге әдеттегі такси қызметтеріне қарағанда әлдеқайда көп тапсырыстар ұсынады.

Көптеген агрегаторлар, әсіресе нарықты енді ғана бағындырғандар, өз қатарларына мүмкіндігінше көп автокөліктерді тартуға тырысып, жүргізушілерге табысты бонустар мен акциялар ұсынады, бұл олардың табысына оң әсер етеді.

Қазіргі уақытта Қазақстанның жолаушылар тасымалы нарығында бірнеше такси агрегаторлары бар, олардың арасында Yandex.Taxi, inDrive (2022 жылға дейін inDriver ретінде белгілі), Apsu Taxi және т.б. қызметтерін бөліп көрсетуге болады. Бір немесе бірнеше агрегаторларға бір уақытта қосылуға болады (ыңғайлы болу үшін әртүрлі гаджеттерге қосымшаларды орнатқан дұрыс).

Yandex Go, inDriver және Apsu сияқты такси агрегаторларының қызметін жоспарлау дәстүрлі мақсат қою шеңберінен шығып, қызмет көрсету аясын ұлғайтып және бәсекеге қабілетті жағдайын анықтауға бағытталған негізгі үдеріске айналады. Мысалы, 2025 жылға қарай Yandex Go желісін Қазақстанның 20 қаласына дейін кеңейту жоғары белгісіздік жағдайында ұзақ мерзімді сұранысты болжау, нарықтық трендті талдау және ресурстарды басқару қажеттілігін көрсетеді⁵².

Бизнес- әкімшілендіру стратегиясының жетекші маманы Майкл Портер жоспарлау құн тізбегі арқылы тұрақты бәсекелестік артықшылықтарды жасауға бағытталуы керек екенін атап өтті⁵³. Агрегаторлар үшін бұл 2025 жылға қарай тасымалдау санының 215 миллионға дейін өсу болжамымен расталған оңтайландырылған тапсырыстарды бөлу және баға белгілеу алгоритмдеріне

⁵² «Ресей империясының ең қымбат көліктерінің бірінен агрегаторларға дейін: Алматы таксисінің тарихы» (Курсив, 09 октября 2024) <https://kz.kursiv.media/2024-10-09/1fst-rsln-taxi-history/?ysclid=m3g3v8joyx820023157&clckid=1add46c1> қол жеткізілді 04 ақпан 2025ж.

⁵³ М. Е. Porter, Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance (1985) https://books.google.ru/books?id=7UqQXsQ_dj4C&redir_esc=y&clckid=5a09d1f9 қол жеткізілді 28 ақпан 2025ж.

айналады⁵⁴. Хэмел мен Прахаладтың «Болашақ үшін күрес» сияқты заманауи зерттеулер «сандық трансформация» контекстіндегі негізгі жоспарлаудың «платформаның цифрлық түрлендіру мүмкіндігін кеңейту» бойынша талап ететінін атап көрсетеді; олардың қазіргі жағдайынан тыс, бұл өзінің маңызды бейресми бөлігі бар Қазақстанда әсіресе өзекті⁵⁵.

Ұйымның осы саладағы қызметі мындаған тәуелсіз орындаушыларды, цифрлық платформаларды және тұтынушыларды қамтитын күрделі экожүйені үйлестіруге дейін дамиды. Ұйым нақты басқару орталықтары мен басқарушылық құрылымдардың айналасында құрылған дәстүрлі такси қызметтерінен айырмашылығы: агрегаторлар жүргізушілердің бөлінген желісін басқару үшін автоматтандырылған жүйелерді пайдаланады. Инновациялар бойынша зерттеулерімен танымал Клейтон Кристенсен цифрлық технологиялар дәстүрлі ұйымдық үлгілерді бұзып, оларды икемді және кеңкөлемді құрылымдармен алмастырады деп сендірді⁵⁶.

Гулати Р. және Пуранам П. «Қайта ұйымдастыру арқылы жаңарту: ресми және бейресми ұйым арасындағы сәйкессіздіктердің маңыздылығы» деп аталатын зерттеулерінде платформа экономикасында ұйым орталықтандырылған платформалық бақылауды орындаушылардың дербестігімен біріктіретін «гибридке» айналатынын көрсетеді⁵⁷. Қазақстанда бұл бейресми жүргізушілердің жоғары үлесімен қиындайды, осы себептен агрегаторлардан ең төменгі тіркеу талаптарын (жеке куәлік пен жүргізуші куәлігін) әзірлеуді талап етеді, бірақ мұндай тәсілдер стандарттау деңгейін төмендетеді және зерттеуде атап өтілгендей, қызмет көрсету сапасына тәуекелдерді арттырады.

Такси агрегаторлары саласындағы іскерлік әкімшілендіру дәстүрлі көшбасшылықтан тәуелсіз орындаушылардың бөлінген желісін басқаруға ауысады, мұнда тікелей әсер жақсы көрсеткіштер, сыйақылар және орындаушыларды ынталандырулар сияқты жанама әдістермен ауыстырылады. Көшбасшылық пен өзгерістер жөніндегі жұмысымен танымал Розабет Мосс Кантер заманауи ұйымдарда көшбасшылық өзара әрекеттестікке және тәуелсіздік үшін жағдай жасауға негізделуі керек екенін атап өткен⁵⁸. Алайда, Қазақстанда бұл әрекеттер қиындықтармен бетпе-бет келеді: жоғары комиссиялық сыйақы (бір тасымалдаудың 20-30%) және Әлеуметтік кодексте (102-1-бап) көзделген әлеуметтік кепілдіктердің жоқтығы жүргізушілердің ынтасын төмендетеді.

⁵⁴ «Number of taxi trips in Kazakhstan from 2016 to 2025» (statista.com, 01 наурыз 2023ж.) <https://clck.ru/3H5kUW> қол жеткізілді 08 наурыз 2025ж.

⁵⁵ Gary Hamel and C.K. Prahalad. Competing for the Future. <https://hbr.org/1994/07/competing-for-the-future> қол жеткізілді 05 ақпан 2025ж.

⁵⁶ Clayton M. Christensen. The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail 1997) <https://www.hbs.edu/faculty/Pages/item.aspx?num=46>, қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

⁵⁷ Ranjay Gulati, Phanish Puranam. Renewal Through Reorganization: The Value of Inconsistencies between Formal and Informal Organization (2009) <https://clck.ru/3Hfz5D> 2025 жылдың 12 наурызында қолжетімді.

⁵⁸ Rosabeth M. Kanter. The Change Masters: Innovation and Entrepreneurship in the American Corporation (1983) <https://www.hbs.edu/faculty/Pages/item.aspx?num=8837>, қол жеткізілді 12 наурыз 2025ж.

Аднер мен Капурдың «Инновациялық экожүйелерде құндылық жасау: технологиялық өзара тәуелділік құрылымы фирманың өнімділігіне қалай әсер етеді» атты мақаласында экожүйелердегі басқару барлық тараптардың – платформалардың, жүргізушілердің және жолаушылардың – мүдделерін теңестіруді талап ететіні атап өтілген⁵⁹. General Electric бас директоры Джек Уэлч өзгерістерге ұшырайтын салалардағы көшбасшылық жылдамдық пен бейімделуге бағытталуы керек екенін атап өтті, бірақ агрегаторлар жағдайында бұл көбінесе орындаушыларға тәуекелдердің ауысуына әкеледі, бұл жүйенің тұрақтылығын төмендетеді⁶⁰.

Такси агрегаторларының қызметін бақылау барлық такси агрегаторлары пайдаланатын GPS жылдамдығын бақылау және сапарлардың сапасын бағалау алгоритмдері сияқты озық технологиялық әдістер қолдану арқылы жүзеге асырылады. Джеймс Марч белгісіздік жағдайында бақылау өзгермелі жағдайларға жауап бере алатын бейімделу рәсімдерін қажет етеді деп санайды⁶¹. Зубоффтың «Капитализмді қадағалау дәуірі» жұмысы сияқты заманауи зерттеулер үлкен деректер арқылы цифрлық қадағалаудың дәстүрлі тәсілдерді қалай түрлендіретінін, субъектілердің әрекеттері нақты уақытта бақыланатын «бақылау экономикасын» құруды көрсетеді⁶². Алайда, Қазақстанда бұл процесс көлік құралдарын міндетті сақтандыруды және жүргізушілердің кәсіби мәртебесін міндетті тексерудің болмауымен шектеледі, бұл жолаушылар үшін тәуекелдерді және платформалардың беделін арттырады. Тивананың «Платформалар эволюциясы: платформалық архитектураның, басқарудың және қоршаған ортаның динамикасының бірлескен эволюциясы» мақаласында платформа жүйелеріндегі бақылау 1.2-бөлімде көрсетілгендей қазіргі қазақстандық жағдайда жетіспейтін заңнамалық нормалармен біріктірілуі керек екенін атап өткен⁶³.

Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін әкімшілендірілуі сыртқы ортамен, соның ішінде жетілмеген құқықтық реттеумен және әлеуметтік күтумен тығыз байланысты. Джим Коллинз тиімді басқару сыртқы факторларды негізгі процеске біріктіруді талап ететінін атап көрсетті⁶⁴. Бұл жағдайда бұл мемлекетпен меморандумдарға бейімделу қажеттілігінен көрінеді (мысалы, жолаушыларды ерікті сақтандыру), бұл әкімшілендіру әрекеттеріне бақылаушы органдармен үйлестіру міндетін қосады. Бұл платформалар тек ішкі процестерді

⁵⁹ Adner, R., & Kapoor, R. (2010). Value Creation in Innovation Ecosystems, How the Structure of Technological Interdependence Affects Firm Performance in New Technology Generations. *Strategic Management Journal*, 31, 306-333. <https://doi.org/10.1002/smj.821> <https://clck.ru/3Hhqt7> 2025 жылғы 12 наурызда қолжетімді.

⁶⁰ J. Welch, J. A. Byrne, Jack: Straight from the Gut (2001) https://books.google.ru/books/about/Jack.html?hl=ru&id=V6fdtAEACAAJ&redir_esc=y&clckid=a5beb436 қол жеткізілді 12 қаңтар 2025ж.

⁶¹ March J. G., Simon H. A. *Organizations* (1958) <https://clck.ru/3HhyuK> 2025 жылдың 22 ақпанында қолжетімді.

⁶² Shoshana Zuboff. *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. <https://www.hbs.edu/faculty/Pages/item.aspx?num=56791>. 2025 жылдың 22 ақпанында қолжетімді

⁶³ Tiwana, A., Konsynski, B., & Bush, A. A. (2010). Platform evolution: Coevolution of platform architecture, governance, and environmental. (2010) <https://clck.ru/3Hi2gc>. 2025 жылдың 1 сәуірінде қолжетімді

⁶⁴ JIM COLLINS. *Good to Great: Why Some Companies Make the Leap and Others Don't* (2001). https://laithaljunaidy.com/books/assets/files/Good-to-Great_WhySomeCompaniesMaketheLeap...AndOthersDontPDFDrive.pdf. 2025 жылдың 22 ақпанында қолжетімді

ғана емес, сонымен қатар Қазақстанда заңнамалық базаның тұрақсыздығымен және бейресми жұмыспен қамтудың жоғары деңгейімен қиындайтын құрылымдық тәуекелдерді де басқаруға тиіс екенін көрсетеді. Бұл агрегаторлардан 2024 жылы 207 мыңнан астам сапарды қамтамасыз еткен Invataxi жобасындағыдай беделді қалыптастыруға және қоғаммен өзара әрекеттесуге тұрақты көзқарасты талап етеді⁶⁵.

Бұл саладағы басқарудың классикалық және заманауи тәсілдерінің қосарлануы оның бірегейлігін атап көрсетеді. Портер бәсекелестік стратегияға ерекше мән бергенімен, Кристенсен мен Кантер табысқа жетудің басты негіздері ретінде инновация мен көшбасшылықты көрсетеді. Таушер мен Лаудиеннің «Платформалық бизнес үлгілерін түсіну: аралас әдістер нарығын зерттеу» мақаласында авторлар платформаны басқару қызметтерді оңтайландыруды ғана емес, сонымен қатар әлеуметтік жауапкершілік пен мемлекеттік реттеуді де қажет ететінін атап көрсетеді⁶⁶. Қазақстанда бұл коммерциялық мүдделерді (комиссиялардан түсетін пайда) қоғамдық күтулермен (қауіпсіздік, әлеуметтік кепілдіктер) теңгерімдеуден көрінеді, бұл агрегаторларды әкімшілендіруді пәнаралық көзқарасты талап ететін күрделі процесс екенін көрсетеді.

Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторлары саласындағы әкімшілендіру бейресми бөліктің елеулі болуын қоса алғанда, бірегей нарықтық жағдайларға бейімделу қажеттілігіне тап болатын басқару процесі болып табылады. Қазақстан экономикасындағы бейресми бөлік – ресми құқықтық және салықтық шеңберден тыс жұмыс істейтін және қатаң мемлекеттік реттеу мен есепке алынбайтын такси қызметі саласындағы еңбек қызметінің бөлігі. Халықаралық еңбек ұйымының мәліметінше, оған мемлекеттік тіркеуде жоқ, салық төлемейтін және әлеуметтік кепілдік бермейтін жұмысшылар мен кәсіпорындар кіреді⁶⁷. Такси агрегаторлары саласында субъектілері ретінде лицензиясыз, азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырусыз және дара кәсіпкер (ДК) ресми мәртебесі жоқ жұмыс істейтін жүргізушілер табылады, олардың саны шамамен 500 мың адамға жетеді, бұл такси нарығының елеулі үлесін құрайды⁶⁸.

Бұл саладағы әкімшілендірудің ерекшелігі - inDriver және Yandex Go сияқты агрегаторларды дәстүрлі ұйымдардан ресми құрылымдарымен ерекшелендіретін осы кең бейресми бөлікті басқару қажеттілігі. Бұл субъектілерді агрегаторлар өздерінің қол жетімділігі мен икемділігіне байланысты тартады, бірақ олардың цифрлық платформаларға бірігуі негізгі басқару әрекеттерін – ұйымдастыру, бақылау және түбегейлі жоспарлауды

⁶⁵ Интернет ресурсы Times of Central Asia, «Kazakhstan Expands Invataxi Services with Taxi Aggregator Partnership» (2025) <https://timesca.com/kazakhstan-expands-invataxi-services-with-taxi-aggregator-partnership/> қол жеткізілді 02 қаңтар 2025ж.

⁶⁶ Tauscher K., Laudien S. M. Understanding platform business models: A mixed-methods study of markets. (2018) Journal of Business Research <https://clck.ru/3Hi5Xa> қол жеткізген 2 ақпан 2025 ж.

⁶⁷ Халықаралық еңбек ұйымы, «Бейресми экономикадағы әйелдер мен ерлер: 2018 жылғы статистикалық сурет» <https://clck.ru/3Hi7Bi> 2025 жылғы 2 ақпанда қолжетімді.

⁶⁸ Kumenov A.S., “Kazakhstan: Taxi Industry a Bellwether for the Economy” (2018) <https://eurasianet.org/kazakhstan-taxi-industry-a-bellwether-for-the-economy?clckid=2104186c> қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

қиындатады және құрылымдық белгісіздік жағдайында икемді тәсілдерді әзірлеуге мәжбүрлейді. Көптеген жүргізушілер арасында лицензиялардың, азаматтық-құқықтық жауапкершілікті міндетті сақтандырудың және дара кәсіпкер мәртебесінің болмауы қызмет көрсету сапасына, жолаушылар қауіпсіздігіне және платформалардың беделіне қауіп төндіреді. Бұл мәселені шешу үшін агрегаторлар ең төменгі тіркеу талаптарын – жеке куәлік пен жүргізуші куәлігін пайдаланады, бұл платформаларға кіруді жеңілдетеді, бірақ жүргізушілердің жауапкершілік деңгейін төмендетеді, менеджерлерден орындаушыларды бақылау және тексеру үшін қосымша шаралар қабылдауды талап етеді.

Негізгі әкімшілендіру тұрғысынан бейресми бөлікті басқаруды Джей Барни ұсынған «ресурсқа негізделген тәсіл» тұжырымдамасы арқылы қарауға болады, ол бәсекелестік артықшылыққа бірегей ресурстарды, соның ішінде адами капиталды тиімді пайдалану арқылы қол жеткізіледі деп дәлелдеген⁶⁹. Дегенмен, агрегаторлар жағдайында бейресми жүргізушілер осалдықтың көзі болып шығады. Гауэр мен Кусуманоның «Өнеркәсіптік платформалар және экожүйелік инновациялар» мақаласындағы зерттеулері такси агрегаторлары сияқты платформалар күрделі үйлестіру механизмдерін қажет ететін қатысушылардың біркелкі еместігі жоғары жүйелерді басқаруы керек екенін көрсетеді⁷⁰. Қазақстанда агрегаторлар бұл мәселені ең төмен тіркеу талаптары – жеке куәлік және жүргізуші куәлігі арқылы шешеді, бұл платформаларға қол жеткізуді жеңілдетеді және олардың орындаушылар санын тез өсіруге мүмкіндік береді. Дегенмен, бұл тәсіл жүргізушілердің жауапкершілік деңгейін төмендетеді, бұл құқықтық реттеуді талдауда (1.2-бөлім) атап өтілгендей, бақылау ауыртпалығын платформаларға ауыстырады, қосымша тексеру және бақылау шараларын енгізуді талап етеді.

Жүргізушілерге қойылатын ең төменгі деңгейдегі талаптар басқаруға пайдақорлық көзқарасты көрсетеді, бірақ сан мен сапа арасында қайшылық тудырады. Қазіргі заманғы менеджменттің тіректерінің бірі Филипп Котлер операциялық тиімділік тұтынушылар үшін құндылық жасаумен үйлесуі керек екенін атап өткен⁷¹. Такси агрегаторлары жағдайында ең төменгі стандарттар қызметтердің қолжетімділігін қамтамасыз етеді – 2025 жылға қарай сапарлардың болжамды 215 миллионға дейін өсуінің негізгі факторы. Бірақ лицензияларды және міндетті сақтандыруды міндетті тексерудің болмауы жазатайым оқиғалардың қаупін және жолаушылар үшін қаржылық қауіпсіздікті арттырады⁷².

⁶⁹ Barney D.B. Firm Resources and Sustainable Competitive Advantage (1991) Менеджмент журналы <https://clck.ru/3Hi9Yt> 2025 жылдың 24 қаңтарында қолжетімді.

⁷⁰ Gaver, A. and Cusumano, M.A., Industry Platforms and Ecosystem Innovations (2014) MIT Sloan Management Review <https://clck.ru/3HiWXw> 2025 жылдың 24 наурызында қолжетімді.

⁷¹ Kotler P. and Keller K. L. Marketing Management (2016) <https://clck.ru/3HiXPB> 2025 жылдың 19 ақпанында қолжетімді.

⁷² «Number of taxi trips in Kazakhstan from 2016 to 2025» (statista.com, 01 наурыз 2023ж.) <https://www.statista.com/statistics/1287026/taxi-trip-count-kazakhstan/?clckid=3977b8da> қол жеткізілді 08 наурыз 2025ж.

Роше мен Тирол өздерінің «Екі жақты нарықтардағы платформалық бәсекелестік» атты мақаласында агрегаторлар сияқты екі жақты нарықтарды талдап, бір тараптың (жүргізушілердің) төмен кіру кедергілері екінші тараптың (жолаушылардың) сеніміне нұқсан келтіруі мүмкін екенін көрсетеді, бұл ұзақ мерзімді жағдайларда платформаның тұрақтылығына қауіп төндіреді⁷³. Қазақстанда бұл қызмет көрсету сапасына қатысты шағымдар мен агрегаторлардағы ақаулықтар туралы хабарлауға Көлік министрлігіне қоңырау шалу арқылы хабарлауды енгізу арқылы расталады⁷⁴.

Бұл тәуекелдерді еңсеру үшін агрегаторлар кері байланыс арқылы үдерістерді үздіксіз жақсарту туралы В.Эдвардс Демингтің ұсыныстарын жүзеге асыратын GPS мониторингі және рейтингтік жүйелер сияқты ішкі бақылау механизмдерін күшейтуге мәжбүр⁷⁵. Дегенмен, бұл шаралар мемлекеттік реттеу сияқты сыртқы институттармен байланысы жеткіліксіз болып қалады. Срницектің «Капитализм платформасы» туралы зерттеуі платформалар шығындарды азайту үшін жиі бейресми нарықтарды пайдаланатынын көрсетеді, бірақ бұл басқарудың «көлеңкелі аймағын» құрады, мұнда сапа мен қауіпсіздік сапалы қызмет көрсетуге икемділік үшін құрбан болады⁷⁶. Қазақстандық тұрғыда бұл менеджерлерден қосымша тексерулерді әзірлеуді талап етеді – мысалы, жүргізушілердің сақтандыру мәртебесін немесе тәжірибесін кездейсоқ тексеру – бұл әкімшілендіру жүктемесін арттырады және ең төменгі стандарттарға қайшы келеді.

Көшбасшылық тұрғысынан бейресми бөліктегі жүргізушілерді басқару агрегаторлардан өздерінің күнделікті міндеттерінен тыс ортаға негізгі бейімделуді талап етеді. Көшбасшылық туралы зерттеулерімен әйгілі Джон Коттер өзгермелі ортада тиімді көшбасшылық әріптестік құру мен мүдделерді сәйкестендіруді қамтиды деп дәлелдеді⁷⁷. Қазақстанда бұл агрегаторлардың Яндекс Go жағдайындағыдай жолаушыларды ерікті сақтандыруды көздейтін меморандумдар арқылы мемлекетпен өзара қызметтесу әрекетінен көрінеді. Алайда, 1.2-бөлімшеде атап көрсетілгендей, мұндай шаралар біржолғы, кездейсоқ болып табылады және бейресми жұмыспен қамтудың жүйелі мәселелерін шешпейді. Остервальдер мен Пигнердің «Бизнес моделінің дизайны: көрегендерге, ойын өзгертушілерге және шақырушыларға арналған нұсқаулық» атты мақаласы табысты платформалар сыртқы шектеулерді біріктіретін бизнес үлгілерін құруы керек, делінген⁷⁸. Бірақ Қазақстан

⁷³ Roche J.C. and Tirole, J. Platform Competition in Two-Sided Markets. (2003) Journal of the European Economic Association <https://clck.ru/3HiYkL> 2025 жылдың 9 наурызында қолжетімді.

⁷⁴ Автокөлік және көліктік бақылау комитеті «Бірлестіктер мен ұйымдарға және такси тасымалдаушылары мен такси жүргізушілеріне хабарландыру». 07.02.2025 ж. <https://clck.ru/3H6NFB> қол жеткізілді 08 ақпан 2025ж.

⁷⁵ W. Edward Deming. Out of the Crisis. A New Paradigm for Managing People, Systems, and Processes. Publisher: Alpina Publisher, 2017 http://loveread.ec/read_book.php?id=65974&p=1 2025 жылғы 8 ақпанда қолжетімді.

⁷⁶ Smicek N. Platform Capitalism. (2017) <https://clck.ru/3HicfA> 2025 жылғы 10 ақпанда қолжетімді.

⁷⁷ Cotter D.P. Leading Change (1996) <https://clck.ru/3HihN2>. қолжетімділігі 2025 жылдың 12 наурызында

⁷⁸ Официальный информационный ресурс Премьер-министра Республики Казахстан, «Брифинг в Правительстве: Казахстанским рынком заинтересовались европейские агрегаторы такси» 20.08.2024ж. <https://primeminister.kz/ru/news/press/brifing-v-pravitelstve-kazakhstanskim-rynkom-zainteresovalis-evropeyskie-agregatory-taksi-28965?clckid=f3fe7f06> қол жеткізілді 14 наурыз 2025ж.

жағдайында заңнаманың әлсіздігі агрегаторларды ішкі мүмкіншіліктерге сүйенуге мәжбүрлейді, бұл олардың түбегейлі мүмкіндіктерін шектейді⁷⁹.

Бейресми бөлікті басқару сонымен қатар қазіргі заманғы менеджмент тәжірибесінде маңыздырақ болып келе жатқан әлеуметтік жауапкершілік мәселесін көтереді. BlackRock басшысы және корпоративтік басқарудағы ықпалды тұлға Ларри Финк ұзақ мерзімді құндылықты сақтау үшін бизнес әлеуметтік мақсаттарға қызмет етуі керек екенін атап өтті⁸⁰ (Финк, 2019). Қазақстанда осы орайда мүмкіндігі шектеулі жандарға арналған 207 мыңнан астам тасымалдау орындаған «Инватакси» жобасы сияқты оң мысалдар бар⁸¹.

Қазақстанда такси қызметін әкімшілендіру қазіргі уақытта өзін-өзі жұмыспен қамтыған жеке тұлғаларды, дара кәсіпкерлерді немесе компанияларды тасымалдаушы ретінде тіркеуді, тасымалдау қызметімен айналысуға рұқсат алуды, ал 2025 жылдан бастап өзін-өзі реттейтін ұйымға айналатын және кейбір мемлекеттік функцияларды өзіне алатын жаңа Тасымалдаушылар палатасына міндетті мүшелікті қамтиды. Агрегаторлар мен дәстүрлі таксилердің қызметін бақылауды Көлік министрлігі жүзеге асырады.

Бизнес әкімшілендірудің жаңа аспектілері:

Менеджмент саласында бизнес әкімшілендіру ережелері, тиімді жолдары әйгілі шетелдік ғалымдармен көптеген уақыттан бері қалыптастырылыпты, ол туралы біз жоғарыда 1.3 бөлімшесінде негіздедік. Алайда, соңғы онжылдықта ақпараттық технологиялық саласы күрт даму негізінде қызмет көрсету, жұмыстар жасау, тауарлар сату бойынша әрекеттер жаңа белестерге шықты. Осыған орай, әкімшілендіру ережелері, тәсілдері де заманауи талаптарға сай болуды талап етеді. Соның ішінде, біздің пікірімізше, қазақстандық әкімшілер келесі жағдайларды да ескерулері қажет болды.

Тасымалдаушыларды тіркеу: такси саласында жұмыс істегісі келетін өзін-өзі жұмыспен қамтыған жеке тұлғалар және заңды тұлғалар немесе дара кәсіпкер (ДК) ретінде тіркелуі немесе такси компаниясымен еңбек шартын жасасуы қажет.

Рұқсаттарды алу: тіркелгеннен кейін тасымалдаушылардың тиісті тізілімінде тіркелу арқылы такси қызметіне рұқсат алу қажет.

Тасымалдаушылар палатасына қосылу: жаңа заңнамаға сәйкес, барлық таксилер мен онлайн-агрегаторлар өзін-өзі реттейтін ұйымға айналатын бірыңғай тасымалдаушылар палатасына қосылуы керек.

Мемлекеттік функцияларды беру: Көлік министрлігі бақылау-қадағалау функцияларының бір бөлігін жаңадан құрылған Тасымалдаушылар палатасына беруді жоспарлап отыр.

Қазіргі уақытта такси саласын Қазақстандағы такси қызметін бақылайтын негізгі орган болып табылатын Көлік министрлігі бақылайды.

⁷⁹ Osterwalder A. and Pigneur Y. Business Model Generation: A Handbook for Visionaries, Game Changers, and Challengers. (2010) <https://clck.ru/3Hij4v> 2025 жылғы 16 ақпанда қолжетімді.

⁸⁰ Fink L. BlackRock CEO Fink warns of financial risks, persistent inflation <https://www.reuters.com/business/finance/blackrock-ceo-fink-warns-financial-risks-persistent-inflation-2023-03-15/> 2025 жылдың 20 ақпанында қол жеткізілді.

⁸¹ Интернет ресурсы Times of Central Asia, «Kazakhstan Expands Invataxi Services with Taxi Aggregator Partnership» (2025) <https://timesca.com/kazakhstan-expands-invataxi-services-with-taxi-aggregator-partnership/?clid=73ae0f31>

Тасымалдаушылар палатасы 2025 жылдан бастап өзін-өзі реттейтін ұйым ретінде құрылып, кейбір әкімшілік-бақылау функцияларын өзіне алуы керек еді.

Өзін-өзі жұмыспен қамтыған жеке тұлғалар мен дара кәсіпкерлер тасымалдаушылар тізіліміне дербес тіркелуі тиіс. Онлайн агрегаторлар Тасымалдаушылар палатасына қосылуы керек. Дәстүрлі такси компаниялары заң талаптарын орындап, олар да жаңа ұйымға қосылуы керек.

2025 жылы уәкілетті мемлекеттік органдар экономиканың әртүрлі салаларында өзін-өзі реттеуді енгізу мен қолдауды белсенді түрде қолға алғанын атап өткен жөн. Мысал ретінде «Автомобиль, темір жол, су, әуе көлігі және автомобиль жолдары салаларында өзін-өзі реттеуді дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Көлік министрінің міндетін атқарушының 2024 жылғы 5 сәуірдегі No 125 бұйрығын келтіруге болады⁸².

Сонымен қатар, 2025 жылғы мамырда Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігі өзін-өзі реттеу институтын дамыту жөніндегі қызметті жетілдіру мақсатында «Өзін-өзі реттеу институтының тұрақтылығын дамыту және ынталандыру жөніндегі жол картасын» әзірледі.

Салыстыру үшін мысал келтірейік: Ресейде 2011 жылдан бері «МОАТР» өзін өзі реттеу» қауымдастығы жұмыс істейді, ол «тасымалдаушыларға құқықтық көмек көрсету, консультациялық және ақпараттық қызмет көрсету, ӨӨРҰ мүшелерінің тұтынушы алдындағы ұжымдық мүліктік жауапкершілігі жүйесін енгізу, бизнесті жүргізу үшін IT құралдарын әзірлеу және енгізу (бірыңғай цифрлық платформа), қоғамдық қызмет» және т.б. қызметтер жүзеге асыруға бағытталған ұйым

Зерттеушілердің пікірінше, такси индустриясындағы өзін өзі реттеу ұйымдары танымал емес, өйткені тасымалдаушылар көптеген алымдарды төлеу ауыртпалығын көтереді. Сонымен бірге, олар бұл саладағы өзін-өзі реттеудің маңыздылығын асыра бағалау қиын екенін атап өтті: мемлекет, қоғам және такси бизнесі арасындағы диалогтың дәл осы форматы осы салада пісіп-жетілген мәселелер мен қайшылықтарды шешуге мүмкіндік береді⁸³.

Шетелдік құқықтық жүйелерде такси тасымалы саласы қатаң мемлекеттік реттеудің ықпалында, бұл салада такси қауымдастықтары жүйесі арқылы өзін-өзі реттеумен тиімді үйлеседі. Мысалы, Лондонда лицензияланған такси жүргізушілерінің қауымдастығы жұмыс істейді⁸⁴.

Ресейлік авторлар такси бизнесіндегі негізгі ойыншылар осы нарықта өзін-өзі реттеу құзыреттерін қабылдай алады деп есептейді. Осылайша, No 580-ФЗ

⁸² "Автомобиль, теміржол, су, әуе көлігі және автомобиль жолдары салаларында өзін-өзі реттеуді дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік министрінің міндетін атқарушының 2024 жылғы 5 сәуірдегі No 125 бұйрығы. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36214913

⁸³ Ананьева А.А., Филатова У.Б. Новые подходы к саморегулированию перевозок легковым такси. Lex russica. 2025;78(5):32-42. <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2025.222.5.032-042>

⁸⁴ Лондонские таксисты планируют предъявить коллективный иск Uber. <http://news.afnfn.com/news/i/254316>; https://www.inform.kz/amp/spros-na-servis-uber-vyros-na-850-posle-zabastovki-londonskih-taksistov_a2668107

Заңының⁸⁵ жаңа талаптарына қарамастан, көптеген такси тасымалдаушылары белгіленген құжаттарсыз/рәсімдерсіз тасымалдауды жалғастырды.

Дегенмен, бұл процесте «Яндекс» агрегаторы іргелі рөл атқарды. Жүргізушілерді жоғалтпау үшін ол барлық жаңа ережелерді бұзушыларды толығымен ажыратпады, бірақ оны таңдап жасайды, немесе мұндай жүргізушілерді құқықтарын ішінара төмендетеді (басымдықты азайтады, аз бұйрық береді). Мәскеуде агрегатор жүргізушілерді лицензиясыз немесе күнделікті техникалық байқаусыз бірден ажыратады. Осылайша, авторлар агрегатор бүгінде өзін-өзі реттеуді жүзеге асырып жатыр деген қорытындыға келеді, өйткені тапсырыстарды қабылдау жүйесіне жүргізушіні қабылдауды өзі шешеді⁸⁶.

Қазақстанда өзін өзі реттеу әдісін енгізудің оң салдары ретінде мыналарды атап өтуге болады:

- Қызмет көрсету сапасын арттыру: мысалы, өзін өзі реттеу ұйымы қызмет көрсету сапасы, автокөліктердің техникалық жағдайы және жүргізушілердің кәсіби дайындығы бойынша стандарттарды белгілей алады.

- Нарықты заңдастыру: өзін өзі реттеу ұйымы «сұр» аймақта жұмыс істейтін жүргізушілердің қызметін заңдастыруға көмектесе алады, өйткені мүшелік бизнесті жүргізу үшін міндетті болады.

- Ұйымға қатысушылардың құқықтарын қорғау: жүргізушілер мен компаниялар дауларды шешу, құқықтарын қорғау үшін өзін өзі реттеу ұйымымен байланыса алады, сонымен қатар қалыпты шарттар мен жұмыс стандарттарын әзірлеуге болады.

Сонымен, диссертациялық ізденісіміздегі басты мақсат ретінде біз отандық такси агрегаторын құруды жобалағанбыз. Осы жолда болашақ такси агрегаторына компания қызметін дұрыс деңгейде әкімшілендіру үшін **төмендегідей әрекеттерді жасауды ұсынамыз.**

Жолаушылар мен жүргізушілердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, соның ішінде жүргізушіні тексеру жүйесін және қолданбадағы SOS түймесін енгізу.

Клиенттер үшін бәсекеге қабілетті тарифтерді белгілеу және жүргізушілер үшін тиімді комиссиялық жүйені жасау.

Агрегатор арқылы жұмыс істейтін жүргізушілер үшін тариф пен комиссия құрылымын анықтау қажет. Ол ашық және бәсекеге қабілетті болуы керек.

Жолаушылар мен жүргізушілерді тарту үшін ашық та тиімді маркетингтік саясатты жасау. Ол үшін әртүрлі жарнамалық арналар мен әлеуметтік желілерді пайдалану ұсынылады. Жарнама мен түрлі акциялар/жеңілдік әрекеттер тиімді құрал бола алады. Алғашқы тұтынушыларды тарту үшін акциялар мен жеңілдіктерді іске қосу ұсынылады.

⁸⁵ «Ресей Федерациясында жеңіл таксимен жолаушылар мен багажды тасымалдауды ұйымдастыру туралы, Ресей Федерациясының кейбір заңнамалық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы және Ресей Федерациясының заңнамалық актілерінің кейбір ережелерінің күші жойылды деп тану туралы» Федералдық заңы 29.12.2022 N 580-ФЗ (соңғы мәтіні). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_436124/

⁸⁶ Ананьева А.А., Филатова У.Б. 2025

Жолаушылар мен жүргізушілердің мәселелерін шешу үшін анықтамалық үстел жүйесін жасау қажет деп санаймыз.

Кері байланыс және шағымдарды басқаруды ұйымдастыру: қызмет көрсету сапасы мен агрегатордың беделін жақсарту үшін шолулар мен шағымдарды өңдеу жүйесін жасап, ол туралы өз веб/сайтына жариялау.

Заңнамалар өзгеруі мүмкін болғандықтан, соңғы өзгерістерден хабардар болу және бизнес әкімшілендіруді соған сәйкес бейімдеу маңызды болады.

Қазақстанда такси агрегаторы бизнесін жүргізу кезінде барлық заңнамалық және қаржылық талаптардың орындалуын қамтамасыз ету үшін әрқашан осы салада маманданған заңгерлермен және бухгалтерлермен кеңесу ұсынылады.

Сонымен қатар, бұл жаңашылдықтың оң салдарымен қатар, біз такси қызметтері саласында болуы мүмкін жағымсыз салдарларды да болжаймыз. Бұлар:

- мүшелік жарналар түріндегі қосымша шығындардың, сондай-ақ өзін өзі реттеу ұйымы қабылдаған қатаң талаптарын сақтау шығындарының пайда болуы;

- бәсекелестікке қарсы іс-әрекеттер, монополиялау және артықшылыққа ие болу – ашықтық болмаған жағдайда, өзін өзі реттеу ұйымы ірі компаниялардың шектеулі шеңберінің мүдделеріне қызмет ететін жабық құрылымға айналуы мүмкін, нарыққа кіруде «жасанды» кедергілерді қалыптастыру қаупі бар;

- мүдделер қақтығысы - такси агрегаторларын өзін өзі реттеу ұйымына қосқан жағдайда пайда болуы мүмкін.

Өзін өзі реттеу ұйымын құру тасымалдаушылардың әр санаты (автобус тасымалдаушылары және такси тасымалдау) үшін әртүрлі тәсілдерді қажет етеді. Сондықтан, біз өзін өзі реттеу ұйымын құру үшін тасымалдаушылардың барлық санаттарын бір топқа біріктіруді ұсынбаймыз, өйткені бұл мүдделер қақтығысы және бәсекелестікке қарсы әрекеттер қаупін тудыруы мүмкін.

Такси қызметіндегі нарықтағы басымдылық бойынша саралау.

Қазақстанның такси нарығы жоғары шоғырланумен сипатталады: бәсекелестікті қорғау агенттігінің жіктемесі бойынша ол CR-2-мен 70% - дан жоғары шоғырланғандарға жатады (gov.kz).

1-кесте. 2024 жылы Қазақстандағы такси нарығының негізгі қатысушылары⁸⁷

Платформа	Нарық үлесі (2024)	Нарық үлесі (2023)	Тренд
Яндекс Go	59,2%	48,6%	Өсу
InDrive	18,9%	23,9%	Төмендеу

⁸⁷ «Яндекс» вытесняет конкурентов из регионов Казахстана. Как меняется рынок такси в стране. <https://kz.kursiv.media/2024-06-27/print1040-mrkv-taxi/>

Uber	5,5%	4,8%	Өсу
Апару / Region Taxi	4,0%	—	Өңірлерде
Басқалары	12,4%	—	—

Кестеге сәйкес, **Яндекс Go** үстем жағдайға ие және оны күшейтуді жалғастыруда: 2024 жылдың сәуірінде жаңа бағыт — қалааралық тасымалдау (Kursiv Media) іске қосылды. Агрегатор арқылы жұмыс істейтін жүргізушінің орташа жалақысы 2023 жылы айына ₸493 мың құрды (Forbes Kazakhstan).

Қазақстандағы «Яндекс.Go» компаниясын нарықтағы басымдылық субъектісі ретінде тану бойынша біз келесі саралау жүргіздік.

ҚР Кәсіпкерлік кодексіне сәйкес, «монополист» термині заңды түрде Yandex.Taxi сияқты жеке IT платформаларына қатысты басым немесе монополиялық жағдайды иеленетін нарық субъектісі ретінде анықталады.

Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігінің (БҚДК) компанияны белгілі бір нарықта басым немесе монополиялық субъект ретінде ресми түрде тануы үшін қатаң анықталған критерийлер мен заңды негіздер жиынтығы қажет.

1. Сапалық критерий

ҚР КК 130-бабына сәйкес, басым жағдайды танудың негізгі шарты субъектінің нарықтағы тауарлар/қызметтер айналымының жалпы жағдайларына шешуші әсер ету, басқа ойыншыларды жою немесе олардың қолжетімділігіне кедергі келтіру мүмкіндігі болып табылады. Yandex.Taxi жағдайында бұл такси компаниялары үшін комиссия мөлшерлемесін және баға белгілеу алгоритмдерін (динамикалық тарифтерді) дербес анықтау мүмкіндігінде көрінеді.

2. Сандық критерий (нарықтағы үлесі)

Басымдық жағдайды тану үшін Монополияға қарсы агенттігі жыл сайын өнім нарығына талдау жүргізеді (бұл жағдайда «такси туралы ақпарат және диспетчерлік қызметтер» немесе «цифрлық таксиге тапсырыс беру платформалары» нарығы).

Нарық үлесінің критерийлері:

Абсолютті үстемдік: компанияның нарықтағы үлесі 50% немесе одан да көп (егер басқаша дәлелденбесе).

• *Салыстырмалы үстемдік:* компанияның нарықтағы үлесі 35%-дан 50%-ға дейін, бірақ қосымша шарттар орындалады (ҚР кәсіпкерлік кодексінің 130-бабында белгіленген):

компанияның нарықтағы үлесінің ұзақ мерзімді тұрақтылығы (кемінде 1 жыл);

тікелей бәсекелестерге (InDrive, Bolt, Region және т.б.) қатысты айтарлықтай нарық үлесі;

жаңа ойыншылардың кіруіне жоғары кедергілер (IT инфрақұрылымына, маркетингке және жүргізушілердің/жолаушылардың маңызды массасын ұстап тұруға үлкен шығындар).

Нақты нарықтық талдаулар барысында Қазақстан Республикасы Монополияға қарсы агенттігі Yandex.Taxi компаниясының Қазақстан Республикасының ең ірі қалаларындағы (Алматы, Астана) үлесі сөзсіз үстемдік шегінен айтарлықтай асып, шың кезеңінде 80%-дан астамға жеткенін анықтады. Бұл сол компанияны үстем субъект ретінде тануға негіз болды.

3. Ұжымдық үстемдіктің болуы (балама субъект бізде жоқ)

Егер бір компанияның үлесі 50%-дан аз болса, заң бірнеше компания тобын басым (ұжымдық басым) деп тануға мүмкіндік береді, егер: үштен аспайтын субъектінің жиынтық үлесі 50% немесе одан көп болса; немесе бестен аспайтын субъектінің жиынтық үлесі 70% немесе одан көп болса. (Қазақстандағы Yandex.Taxi жағдайында бұл критерий екінші дәрежелі болды, себебі компания тек жетекші орын алады).

4. Процедуралық негіздер (тану процедурасы). Үлкен үлестің болуы компанияны бұзушы етпейді. Процедураға мыналар кіреді:

1. Географиялық шекаралардағы (ұлттық және жеке облыстар/республикалық маңызы бар қалалар шегінде) тауар нарығын талдау.

2. Басым немесе монополиялық жағдайға ие нарық субъектілерінің мемлекеттік тізіліміне енгізу.

Yandex.Taxi үшін маңызды құқықтық салдар оның басым/монополист ретінде танылу фактісі Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексіне сәйкес қатаң шектеулер қояды. Нақтырақ айтқанда, компанияға бұл жағдайды теріс пайдалануға тыйым салынады (ҚР Кәсіпкерлік кодексінің 174-бабы).

Дәл осы өзінің басым жағдайын мойындау Қазақстан Республикасының Монополияға қарсы комитетіне 2022–2024 жылдары келесі негіздер бойынша тергеу жүргізуге мүмкіндік берді:

- монополиялық тұрғыдан жоғары бағаларды белгілеу (қолайсыз ауа райы кезінде коэффициенттерді арттыру арқылы);
- қарсылас тараптарға (такси компаниялары мен жүргізушілеріне) қолайсыз шарттар қою немесе олардың қызметін үйлестіру.

Осы істердің бірі **монополияға қарсы сәйкестік туралы келісімге қол қоюға әкелді**, оған сәйкес Yandex өзінің комиссиясын азайтты, қолайсыз ауа райы кезінде жол жүру ақысына шектеулер енгізді және цифрлық экожүйені қолдауға арналған мемлекеттік қорына қаражат аударды.

Дегенмен, біздің пікірімізше, Yandex.Taxi компаниясын монополиялық субъектісі ретінде тануға барлық негіздер бар екендігі танылған.

Тарау бойынша қорытынды.

Қазақстандағы такси агрегаторлары саласындағы әкімшілендіру бұл саланы дәстүрлі құрылымдардан ерекшелендіретін шамамен 500 мың жүргізушіден тұратын елеулі бейресми бөліктің болуына басқару функцияларын бейімдеу қажеттілігімен сипатталады. Қолжетімділік пен икемділікпен тартылған бейресми субъектілердің қызмет көрсету сапасына, платформалардың қауіпсіздігіне және беделіне қауіп төндіретін жағдайларды болдырмауды, дұрыс

қызметті ұйымдастыруды, бақылауды және түбегейлі жоспарлауды қиындатады. Тіркеудің ең төмен талаптары көлік жүргізуді жеңілдетеді, бірақ жүргізушілерден қосымша бақылау шараларын талап ету арқылы жүргізушінің жауапкершілігін азайтады. Бұл тиімділік пен тұрақтылық арасындағы тепе-теңдік белгісіздік жағдайында табысты басқарудың кілті болып қалатын бизнес-әкімшілендіру ішіндегі негізгі қиындықты көрсетеді.

Такси тасымалдау саласында өзін-өзі реттеуді енгізу агрегаторлар мен дәстүрлі такси компанияларының, өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізушілердің қызметін басқару жағдайына оң әсер етуі мүмкін. Өзін-өзі реттеу ұйымын құру бойынша бизнес әкімшілендіру саласында жаңа жолдарды, әдістерді енгізу қажеттілігі туындап отыр.

I бөлім бойынша қорытынды.

Диссертацияның I бөлімі электронды платформалар қызметінің тұжырымдамасы мен мазмұнын талдауға арналған; Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының дамуын зерделеу, саланың қазіргі жағдайын және оның мәселелерін түсінуге негіз болатын осы саладағы құқықтық реттеу мен әкімшілік ету ерекшеліктерін талдау. Зерттеу төрт негізгі бағытты қамтиды: электрондық бизнес платформаларды теориялық түсіну; әкімшілендіру, агрегаторлар қызметінің құқықтық негіздері және ұлттық нарық жағдайындағы басқару ерекшеліктері.

Жоғарыда жүргізілген құқықтық және экономикалық талдау экономикалық дамудың құралы ретінде агрегаторлардың елеулі әлеуетін ашады, бірақ саланың тұрақты дамуына кедергі келтіретін бейресми жұмыспен қамтумен, құқықтық белгісіздікпен және басқару қиындықтарымен байланысты жүйелі шектеулерге баса назар аударады. Бұл тұжырымдар анықталған кемшіліктерді жоюға және алдыңғы қатарлы заң және басқару тәжірибесін біріктіру арқылы нарықтың көшбасшысына айналуға қабілетті отандық такси агрегаторын құру қажеттілігін атап көрсетеді.

1.1-тарауында Интернет-платформалар туралы жалпы ережелерді, олардың түрлері мен экономика мен бизнеске арналған ерекшеліктерін қарастырылады.

1.2-тарауында Қазақстандағы такси агрегаторларының құқықтық реттелуі талданады, оның бөлшектенуі және платформалық экономиканың шынайылығына жеткіліксіз бейімделуі анықталды. Қолданыстағы нормативтік-құқықтық актілер, соның ішінде «Көлік туралы» және «Автомобиль көлігі туралы» заңдар агрегаторлардың нақты құқықтық мәртебесін белгілемейді, олар жолаушылар қауіпсіздігі, салық салу және жүргізушілер алдындағы әлеуметтік міндеттемелер бойынша жауапкершіліктен құтылуға мүмкіндік береді. Міндетті нормативтік актілердің орнына меморандумдарды қолдану, сондай-ақ ең төменгі тіркеу талаптары (тек жеке куәлік пен жүргізуші куәлігі) құқықтық тұрақсыздықты арттырады, пайдаланушыларға қауіп төндіреді және бәсекелестік ортаны бұрмалайды. Көрсетілген кемшіліктер қызмет көрсетудің

ашықтығы мен қауіпсіздігін қамтамасыз ететін лицензиялау, міндетті сақтандыру және жүргізушілерді дара кәсіпкер ретінде тіркеуді қоса алғанда, қызметі нақты нормативтік-құқықтық базамен қамтамасыз етілетін отандық агрегаторды құру қажеттілігін көрсетеді.

1.3-тарауын зерттеудің теориялық негізін қалайды, әкімшілікті сандық платформалар шарттарына бейімделген стратегиялық жоспарлауды, ұйымдастыруды, бақылауды және көшбасшылықты қамтитын күрделі процесс ретінде анықтайды. Такси агрегаторларының контекстінде бұл процесс технологиялық инновациялармен және қатысушылардың бөлінген құрылымымен түрленеді, менеджерлерден стратегиялық икемді және күрделі экожүйелерді үйлестіре білуді талап етеді. Джеймс Барнидің ресурстарға негізделген тәсілі сияқты басқару тұжырымдамаларына сүйене отырып, зерттеу бәсекелестік артықшылықты анықтайтын негізгі ресурс ретінде драйверлердің маңыздылығына баса назар аударады. Алайда, Қазақстанда бұл әлеует нарықтың жоғары бейресмилігімен шектеледі, бұл нарықтағы көшбасшылыққа қол жеткізу үшін адами және технологиялық ресурстарды тиімді пайдалануға қабілетті отандық агрегатордың негізін құрайтын жаңа басқару моделін әзірлеу қажеттілігін атап көрсетеді.

1.4-тарауы бейресми сектордың үстемдігі басқарудың бірегей міндеттерін тудыратын қазақстандық нарық жағдайындағы әкімшілік ету ерекшеліктеріне назар аудара отырып, талдауды тереңдетеді. inDrive және Yandex Go сияқты платформалардың икемділігімен қызықтыратын бейресми драйверлер нарықтың айтарлықтай бөлігін құрайды, бірақ олардың қатысуы процесті ұйымдастырудан сапаны бақылауға дейінгі басқару функцияларын жүзеге асыруды қиындатады. Міндетті лицензиялардың, азаматтық құқықтық жауапкершілікті міндетті сақтандыруының және дара кәсіпкер мәртебесінің болмауы қызметтердің қауіпсіздігі мен сапасы үшін тәуекелдерді тудырады, агрегаторлардан институционалдық белгісіздік жағдайында бейімделу тәсілдерін әзірлеуді талап етеді. Тіркеудің ең төменгі стандарттары платформаларды жылдам ұлғайтуды жеңілдетеді, бірақ жүргізушілердің жауапкершілігін төмендетеді, бұл оларды жүйелік олқылықтарды ішінара ғана өтейтін GPS мониторингі және рейтингтік жүйелер сияқты ішкі құралдарға сүйенуге мәжбүр етеді. Бұл тұжырымдар қазіргі платформалардың шектеулерін еңсеру үшін цифрлық басқару бағдарламаларын, ынталандыру жүйелерін және қауіпсіздік технологияларын қоса алғанда, озық әкімшілендіру тетіктерін енгізу үшін отандық агрегатордың қажеттілігін көрсетеді.

Әкімшілендіру тұрғыдан алғанда, бұл бөлім Қазақстанда такси агрегаторларының дамуы қызметтік тиімділік пен ұзақ мерзімді тұрақтылық арасындағы теңгерімді талап ететін негізгі міндет болып табылатынын көрсетеді. Филипп Котлер тұтынушылар үшін құндылық құру шығындарды басқарумен үйлесуі керек екенін, бірақ Қазақстанда төмен стандарттар қызметтердің сапаның есебінен қолжетімділігін қамтамасыз ететінін, бұл бейресми бөлікке тәуелділікті арттыратынын атап өткен. Бұл теңгерімсіздік заңнамалық нормалардың және институционалдық ортаның осалдығын көрсетеді, мұнда

агрегаторлар мемлекеттік бақылаудың жоқтығын ішкі шаралармен өтейтін өздерін өздері реттеушілер ретінде әрекет етеді. Сонымен қатар, нарықтың айтарлықтай көлемі – 2025 жылға қарай болжанған 215 миллион сапар – жүйелі тәсілдің болмауына байланысты іске асырылмай отырған саланың экономикалық әлеуетін көрсетеді.

Бөлімнің жалпы талдауы көрсеткендей, Қазақстандағы такси агрегаторларының дамуы технологиялық прогреске және өсіп келе жатқан сұранысқа байланысты динамикалық экспансиямен сипатталатыны, бірақ құқықтық олқылықтармен және басқару кедергілерімен шектелетініне баса назар аударылады. Нарықтың айтарлықтай үлесін құрайтын бейресми сектор – әрі ресурс, әрі басқарудың дәстүрлі тәсілдерін қайта қарауды талап ететін қиындық. Бәсекелестерден асып түсетін отандық такси агрегаторын құру қатаң лицензиялау стандарттарын, заманауи цифрлық басқару бағдарламаларын және жоғары рейтингтер үшін бонустар мен жүргізушілерді оқыту сияқты мотивациялық тетіктерді енгізу арқылы осы шектеулерді жоюға негізделуі керек.

Такси тасымалдау саласына өзін-өзі реттеу жүйесін енгізу агрегаторлар мен дәстүрлі такси компанияларының, өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізушілердің қызметін әкімшілендіру жағдайына оң әсер етуі мүмкін.

Бұл тұжырымдар халықаралық тәжірибені зерделеуге және Қазақстанның құқықтық жүйесі мен экономикалық ортасының ерекшеліктерін ескере отырып, озық тәжірибені ұлттық контекстке біріктіретін ұсынымдар әзірлеуге бағытталған әрі қарайғы зерттеулерге негіз болады.

II БӨЛІМ. Халықаралық деңгейде және шет елдерде такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен әкімшілендірудің тәжірибесі

2.1 Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен іскерлік әкімшілендірудің халықаралық стандарттары

Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен әкімшілендірудің халықаралық стандарттарын талдау зерттеудің негізгі кезеңі болып табылады, өйткені ол платформалық экономиканы басқарудың жаһандық тәсілдерін және олардың Қазақстанның ұлттық тәжірибеде қолданылуын анықтауға мүмкіндік береді. Uber, Bolt немесе DiDi сияқты трансұлттық құрылымдар ретінде такси агрегаторларының жылдам өсуімен жаңашылдықтар, әлеуметтік жауапкершілік пен бәсекелестік орта арасындағы теңгерімді қамтамасыз ететін нормативтік актілер туралы ойлану қажет. Еуропалық Одақ (ЕО), Халықаралық Еңбек Ұйымы (ХЕҰ) және Экономикалық Ынтымақтастық және Даму Ұйымы (ЭЫДҰ) сияқты ұйымдардың қамқорлығымен әзірленген халықаралық стандарттар, сондай-ақ прецеденттік сот шешімдері Қазақстан үшін әсіресе өзекті болып табылатын құқықтық реттеу мен басқаруға арналған ұсыныстарды қамтамасыз етеді. Мұнда 1-бөлімде көрсетілгендей, сандық платформалар қайта құрылымдалған және қайта реттелетін негіз болып қала береді. Бұл талдау диссертацияның теориялық негізін байытып қана қоймай, ұлттық тәжірибеде анықталған олқылықтардың орнын толтыру үшін практикалық шешімдерді ұсынады.

Осылайша, Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы Халықаралық көлік форумымен бірлесе отырып, цифрлық такси платформаларын реттеуге қатысты елдердің құқық қолдану тәжірибесіне, атап айтқанда, жолаушылар мен багажды жеңіл таксилермен (такси агрегаторлары) тасымалдауға арналған цифрлық платформаны реттеу немесе тұрақты цифрлық қызмет көрсету платформасының провайдері ретінде; такси алаңдарын лицензиялау, жүргізушінің жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыруға рұқсат алуын бақылау; көлік құралының қауіпсіздігін қамтамасыз ету; жүргізушілерді бақылау; қызмет көрсету сапасын қамтамасыз ету; тасымалдауды сақтандыру және т.б. зерттелуде⁸⁸.

Халықаралық тәжірибеде таксиге тапсырыс беру кезінде жолаушы А нүктесінен В нүктесіне апаратын жүргізушіні шақыратын қосымша арқылы жүзеге асырылған кезде «райд-сорсинг» (ride-hailing) термині қолданылады. Бұл классикалық такси шақыруынан еш айырмашылығы жоқ; тек көшеде көлік ұстап алудың орнына, тұтынушы мобильді қосымшаны пайдаланып, ең жақын жүргізушіні тауып, сапарға шығады.

⁸⁸ Гирич М.Г., Сауле А. Влияние международных стандартов на регулирование национальных рынков агрегаторов такси. //Международная торговля и торговая политика. 2020;(2): 146-161. <https://doi.org/10.21686/2410-7395-2020-2-146-161>

Ride-sourcing компанияларына Uber, Lyft, Yandex.Taxi, Citymobil және т.б. сияқты платформалар кіреді. «Ride-sharing» жүргізушінің қызмет көрсетуші де, пайдаланушы да бола отырып, сапарға (жолдастарды іздейді) сұраныс қалыптастыратынын білдіреді. BlaBlaCar - сапарларды іздеу платформасы. Дегенмен, райд-шеринг қызметтері (мысалы, BlaBlaCar платформасы) такси қызметтеріне қатысты емес⁸⁹.

Дәстүрлі такси қызметтері әдетте қатаң түрде реттеледі. Бірақ рейд-сорсинг және рейд-шеринг платформаларының қызметі көптеген елдерде заңнамалық деңгейде реттелмеген. Атап айтқанда, платформалар тартатын заңсыз таксилердің көлемі басты мәселе болып табылады.

Дегенмен, бірқатар елдерде туындайтын құқықтық мәселелер мұндай платформаларға тыйым салуға алып келеді. Мұндай платформаларға тыйым салудың негізгі себебі - олардың дәстүрлі таксилерге қойылатын талаптарға сәйкес келмеуі, мысалы, лицензия туралы талапты орындамау.

Үндістанда 2014 жылдың желтоқсанында Uber жүргізушісі әйелді зорлаған соң жолаушыларды тасымалдау қызметтерін ұсынатын лицензиясыз онлайн платформаларға тыйым салынды. Көптеген юрисдикцияларда лицензияның болмауы Uber қызметін шектеудің себебі болып табылады.

Мысалы, Норвегияда Uber сияқты такси қызметтері елдің белгілі бір бөліктерінде ғана қолжетімді, өйткені Норвегияда такси қызметтеріне міндетті лицензиялау талабы бар. Uber 2017 жылдың 30 қазанында Норвегияда лицензиясы жоқ жүргізушілерге платформаны пайдалануға мүмкіндік беретін UberPop қызметін тоқтатқан⁹⁰.

Такси агрегаторлары жөніндегі халықаралық стандарттар олардың екіжақты сипатымен анықталады: бір жағынан, олар жолаушыларды тасымалдауды қамтамасыз ететін көлік қызметі ретінде, екінші жағынан ақпараттық технологиялар мен платформалық бизнес модельдер негізінде жұмыс істейтін цифрлық экономиканың субъектілері ретінде әрекет етеді. Бұл екіжақтылық жаһандық стандарттарды қалыптастыратын құқықтық даулар мен реттеу тәсілдерінің негізінде жатыр. Негізгі прецедент Еуропалық Одақтың Сотының Asociación Profesional Elite Taxi-ға қарсы Uber Systems Spain SL, 2017 ісіндегі шешімі болды, ол Uber-ді жай ақпараттық делдал емес, көлік компаниясы ретінде таныды⁹¹. Сот Uber қызметі электрондық коммерцияға қатысты 2000/31/ЕС директивасында қамтылған ақпараттық технологиялар қызметтерін ұсыну шеңберінен асып, ұлттық көлік ережелеріне сәйкестікті талап етеді деп шешті. Бұл прецедент ЕО елдері үшін маңызды стандартты белгілеп, агрегаторлар тек технологиялық делдалдық үшін ғана емес, тасымалдауды ұйымдастыруға жауапты екенін атап өтті⁹². Оның маңыздылығы 2022/2065 сандық қызметтер туралы Регламенттің қабылдануымен күшейтілді (Digital

⁸⁹ Гирич, Сауле (2020)

⁹⁰ Uber приостановит работу сервиса UberPOP в Норвегии. <https://www.kommersant.ru/doc/3434099>

⁹¹ Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL, 2017. қол жеткізілді 24 қаңтар 2025ж.

⁹² Еуропалық Парламент пен Кеңестің 2000 жылғы 8 маусымдағы 2000/31/ЕС директивасы «Ақпараттық қоғам қызметтерінің, атап айтқанда ішкі нарықтағы электрондық коммерцияның кейбір құқықтық аспектілері туралы» <https://clck.ru/3JW2Zc> қол жеткізілді 24 қаңтар 2025ж.

Services Act), ол платформалардың ашықтықты, қауіпсіздікті және тұтынушыларды қорғауды қамтамасыз ету жөніндегі міндеттемелерін, соның ішінде ақпаратты тексеру және шағымдарды қарастыру талаптарын түсіндіреді⁹³.

Бұл Ереже заңсыз мазмұнмен күресу, алгоритмдік ашықтықты қамтамасыз ету, манипуляциялық интерфейстерге тыйым салу және пайдаланушыларды қауіпсіз онлайн ортамен қамтамасыз ету бойынша цифрлық платформалардың міндеттерін белгілейді. Ереженің мақсаты қауіпсіз, болжамды және сенімді цифрлық экожүйені құру болып табылады және бүкіл ЕО цифрлық нарығына қолданылады.

Ереженің негізгі ережелері мыналар болып табылады:

1) Заңсыз контентпен күресу.

Цифрлық платформалар өшпенділік сөздерін ғана емес, сонымен қатар келісімсіз суреттерді заңсыз бөлісуді және онлайн қудалауды қамтитын заңсыз ақпараттың таралуына дереу жауап беруі керек.

2) Алгоритмдік мөлдірлік: платформалар мазмұнды реттеу және пайдаланушыларға ақпаратты көрсету үшін қолданатын алгоритмдер туралы мөлдір болуы керек.

3) Алаяқтық интерфейстерге тыйым салу: «қараңғы үлгілерді» (манипуляциялық дизайн шешімдерін) пайдалануға тыйым салынады.

4) Пайдаланушыларды қорғауды жақсарту: қызметтердің барлық пайдаланушылары үшін қауіпсіз және сенімді онлайн ортаны қамтамасыз ету.

Ереже Еуропалық Одақ аясында ұсынылатын сандық қызметтердің кең ауқымына қатысты және азаматтардың құқықтарын қорғау және бәсекелестікті қолдау үшін онлайн ортаны реттеуге бағытталған.

Платформаның жауапкершілігіне қатысты ұқсас көзқарас ЕО-дан тыс жерде де байқалады, мұны АҚШ-тың Үшінші соттың апелляциялық соты Oberdorf v. Amazon.com Inc. ісінде көрсетілген. Сот Amazon өзін делдал ретінде мәлімдеуіне қарамастан, Amazon компаниясын өз дүкені арқылы сатып алынған ақаулы тауарлардан келтірілген залал үшін қатаң жауапты деп тапты⁹⁴. Бұл жағдай электрондық коммерцияға қатысты болса да, оның нәтижесі такси агрегаторларына да қатысты: жүргізушілер мен тұтынушылардың өзара әрекеттесу процесін бақылайтын платформалар әкімшілендірумен тікелей байланысты қызметтердің сапасы үшін жауапкершілікке тартылуы мүмкін. Такси саласында бұл жүргізушілер жасаған жазатайым оқиғалар немесе бұзушылықтар үшін агрегаторлар үшін ықтимал жауапкершілікті білдіреді, әсіресе платформалар Қазақстан жағдайында атап өтілгендей олардың біліктілігін немесе сақтандыру мәртебесін тексермейтін болса (1.3-бөлімше).

Халықаралық стандарттар еңбек аспектілерін де қамтиды, бұл Қазақстандағы ірі бейресми бөлік аясында ерекше маңызды. Халықаралық еңбек ұйымы «Women and Men in the Informal Economy» баяндамасында платформалық

⁹³ «Сандық қызметтер туралы» Еуропалық Парламент пен Кеңестің 2022 жылғы 19 қазандағы Регламенті (ЕО) 2022/2065 (Digital Services Act) https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39330041 қол жеткізілді 02 ақпан 2025г. қол жеткізілді 24 наурыз 2025ж.

⁹⁴ Oberdorf v. Amazon.com Inc., 2019, қол жеткізілді 24 наурыз 2025ж.

экономика қызметкерлерінің құқықтарын, соның ішінде жалақының, әлеуметтік қамсыздандырудың және еңбек жағдайларының ең төменгі кепілдіктерін қорғау қажеттігін атап көрсетеді⁹⁵. Бұл ұсыныстар агрегатор жүргізушілеріне тән бейресмилікті жеңуге бағытталған және саладағы адам ресурстарын басқару үшін нұсқаулық бола алады. Мысалы, ILO (ХЕҰ) стандарттары мұндай жүргізушілерді тәуелді орындаушылар ретінде жіктеуді ұсынады, бұл платформаларға түбегейлі жоспарлау мен күнделікті әрекеттерге әсер ететін негізгі әлеуметтік кепілдіктерді қамтамасыз ету бойынша міндеттемелерді жүктейді.

Стандарттардың қосымша талаптары қызметтердің қауіпсіздігі мен сапасына қатысты. Халықаралық стандарттау ұйымы (ISO) ISO 39001 (2012) стандарты арқылы такси агрегаторларына бейімделуі мүмкін жол қауіпсіздігін басқару құрылымын ұсынады. Бұған көлік құралдарының жай-күйін және жүргізушінің мінез-құлқын бақылау кіреді, ол GPS жүйелерін енгізу және 1. 2 бөлімшесінде айтылған рейтингтер сияқты әкімшілендіру тапсырмалармен тікелей байланысты. Жаһандық тәжірибеде мұндай стандарттар Ұлыбритания сияқты қатал реттелетін юрисдикцияларда міндетті болып келеді, Лондондағы Transport for London көлік агрегаторлардың қатаң қауіпсіздік стандарттарын сақтауын талап етеді⁹⁶.

Халықаралық стандарттарды талдау, бұрын айтылғандай, Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL ісіндегі шешім немесе «Сандық қызметтер туралы» 2022/2065 Регламент сияқты ЕО тәжірибесі мен ережелерін ғана емес, сонымен қатар салық төлеушілердің жұмысын және трансшекаралық қызметін реттеуге көзқарастарды қалыптастыратын жаһандық ұйымдардың үлесін қамтиды. Бұл аспект құқықтық нормалардың әкімшілендіруге қалай әсер ететінін түсіну үшін, әсіресе маңызды бейресми бөлігі бар Қазақстан үшін тікелей маңызды платформалардың қызмет тиімділігі мен әлеуметтік жауапкершілігі арасындағы теңгерімді қамтамасыз ету үшін маңызды.

Халықаралық көлік форумының (ITF) құжаттары такси агрегаторларын құқықтық реттеу және әкімшілендіру үшін үлкен маңызға ие. Осылайша, ол қарастырылған мәселелердің бірі - жүру қауіпсіздігі мәселесі, атап айтқанда, такси жүргізушілерінің жұмыс уақытын платформалар арқылы бақылау. ITF мәліметтері бойынша, Uber ауысым ұзақтығының шектеулерін енгізеді, осылайша еңбек құқықтарының, атап айтқанда, жұмыс уақыты стандарттарының сақталуын қамтамасыз етуге тырысады.

Халықаралық көлік форумының «Деректерге негізделген көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жаңа бағыттары» атты баяндамасында жүргізушінің шаршау мәселесін шешу үшін рейд-сорсинг компаниялары жұмыс

⁹⁵ Women and men in the informal economy: a statistical picture (2014) https://books.google.ru/books?vid=ISBN9789221315810&redir_esc=y&clckid=712f0506 қол жеткізілді 30 наурыз 2025ж.

⁹⁶ Transport for London, Uber Car Requirements In London: UberX, UberXL, Uber EXEC, UberLUX, Uber ACCESS от 01.01.2018ж. <https://www.uber.com/gb/en/drive/requirements/vehicle-requirements> қол жеткізілді 28 наурыз 2025ж.

уақытының шектеулерін енгізетіні атап өтілді⁹⁷. Мысалы, Luft жүргізуші 14 сағат бойы желіде болғаннан кейін, бұл сағаттардың бірізді немесе жалғаспағанына қарамастан, өз қолданбасын өшіреді. Қолданба жүргізушілерге келесі 6 сағатта жұмысқа оралуға мүмкіндік бермейді.

ITF агрегатор қолданбалары жүргізуші көлігін тексерудің жиілігі мен қатаңдығын анықтауға көмектеседі деп санайды.

Осылайша, көлік платформасында аптасына 5 сағат жұмыс істейтін көлік аптасына 40 сағат жұмыс істейтін көлікке қарағанда мұқият және жүйелі тексеруді қажет етуі мүмкін. ITF-тің «Такси және қолданбаға негізделген сапарларды реттеу қағидалары» есебіне сәйкес, жүргізушілер кез келген платформада немесе кез келген операторда алғаш рет тіркелген кезде бірегей идентификаторды беру ұсынылады. Бұл идентификатор кез келген платформаға тасымалдануы керек. Бұл жүргізушінің жеке басын, қауіпсіздік тексерулерін және бірнеше платформалар немесе қызметтердегі жұмыс уақытын бақылауға мүмкіндік береді. Бұл ұсынысты барлық мемлекеттер қолдауы керек, өйткені көптеген елдерде платформалар арқылы жұмыс істейтін такси жүргізушілерінің жұмыс уақытын бақылау қиын, өйткені жүргізушілер әдетте агрегатормен еңбек қатынастарында болмайды.

Халықаралық еңбек ұйымы платформалық экономикада еңбекті реттеуге айтарлықтай үлес қосуда. «Бейресми экономикадағы әйелдер мен ерлер» деп аталатын мақалада такси агрегаторы жүргізушілеріне қатысты бейресми жұмыспен қамту мәселелері көрсетілген. Жаһандық тұрғыда мұндай жұмысшылардың айтарлықтай бөлігі, Қазақстандағы сияқты, ресми мәртебеге ие емес, бұл оларды әлеуметтік кепілдіктерге және тұрақты жалақыға қол жеткізуден айырады. ХЕҰ олардың құқықтарын қорғау стандарттарын ұсынады, соның ішінде ең төменгі жалақы кепілдіктері, әлеуметтік қамсыздандыруға қол жеткізу және еңбек жағдайларын реттеу. Бұл ұсыныстар орындаушылардың бөлінген желісін басқару сияқты әкімшілендіру қиындықтармен резонанс тудыратын бейресми жұмысшылардың осалдығын жеңуге бағытталған.

Мысалы, жүргізушілерді толық тәуелсіз жұмысшылар емес, тәуелді қызметкерлер ретінде жіктеу агрегаторларды платформалардың негізгі жоспарлауы мен операциялық шығындарына әсер ететін негізгі әлеуметтік кепілдіктерді қамтамасыз етуге міндеттеуі мүмкін. Бұл тәсіл Қазақстандағы қазіргі тәжірибеге қайшы келеді, мұнда ең аз тіркеу талаптары (жеке басын куәландыратын құжат және жүргізуші куәлігі) басшылардан қосымша бақылауды талап ету арқылы бейресмилікті күшейтеді.

Бұл аспектіні толықтыратын Дүниежүзілік сауда ұйымының (ДСҰ) ықпалы, оның қызметтер саудасы туралы Бас келісімде бекітілген қызметтер саудасын ырықтандыру қағидаттары DiDi немесе Bolt сияқты агрегаторлардың трансшекаралық қызметіне жанама әсер етеді. GATS нарыққа қол жеткізудің біркелкілігін және платформалардың жаһандық кеңеюі үшін жағдай жасайтын кемсітушілік кедергілерді жоюды талап етеді, бірақ сонымен бірге қатысушы

⁹⁷ New Directions for Data-Driven Transport Safety. <https://www.itf-oecd.org/new-directions-data-driven-transport-safety>

елдерді, оның ішінде Қазақстанды 2015 жылдан бері ДСҰ мүшесі ретінде ұлттық стандарттарды халықаралық стандарттармен үйлестіруге міндеттейді⁹⁸. Агрегаторлар үшін бұл жаңа нарықтарға шығу кезінде бірыңғай лицензиялау және салық төлеу ережелерін сақтау қажеттілігін білдіреді, бұл жаһандық іріктендіру жолдарын әзірлеу және жергілікті жағдайларға бейімделу арқылы олардың әкімшілендіруіне әсер етеді. Жүргізуші лицензиясы сияқты ЕО-ның қатаң талаптарынан айырмашылығы, GATS ұлттық реттеушілерге көбірек еркіндік береді, бұл Қазақстандағы бейресми бөлікті бақылаудың әлсіздігін түсіндіруі мүмкін, бірақ осы бөлікті басқаруға халықаралық стандарттарды енгізу әлеуетін көрсетеді.

Бұл тәсілдер мен алдыңғы талдау арасындағы байланыс анық: егер Uber ісі немесе Обердорфқа қарсы іс сияқты сот прецеденттері Amazon.com Inc платформаларды өз қызметінің түпкілікті нәтижесі үшін жауап беретін болса, ХЕҰ және ДСҰ стандарттары бұл жауапкершілікті еңбек және экономикалық қатынастарды да қамту үшін кеңейтеді. Әкімшілендіру үшін бұл әлеуметтік міндеттемелер мен әлемдік нарық талаптарын күнделікті процестерге біріктіру қажеттілігін білдіреді, бұл әсіресе қазақстандық тәжірибеде анықталған олқылықтарды жою үшін өзекті болып табылады.

Такси агрегаторларын құқықтық реттеу мен әкімшілендірудің халықаралық стандарттары осы салада тиімді және тұрақты басқару моделін қалыптастырудың негізі болып табылатын қауіпсіздікті, деректерді қорғауды және қызмет көрсету сапасын басқаруды белгілейтін мәселелердің кең ауқымын қамтиды. Дүниежүзілік тәжірибеде халықаралық стандарттау ұйымы (ISO) сияқты халықаралық ұйымдар әзірлеген қауіпсіздік ұсыныстарына ерекше назар аударылады. ISO 39001:2012 «Жол қауіпсіздігін басқару жүйелері» стандарты – бұл жазатайым оқиғаларды азайтуға және жол қауіпсіздігін жақсартуға бағытталған талаптар мен ұсыныстар жиынтығы⁹⁹. Бұл стандартты такси агрегаторлары үшін көлік құралдарының жағдайын бақылау, жүргізушілердің біліктілігін бағалау және олардың жолдағы мінез-құлқын талдау жүйелерін енгізу арқылы бейімдеуге болады.

Мысалы, Қазақстандағы Yandex Go тәжірибесінде енгізілген GPS жылдамдығын бақылауды пайдалану осы стандарттарға ішінара сәйкестігін көрсетеді, бірақ автомобильдердің техникалық жағдайына және автокөлік құралдарының жауапкершілігін міндетті сақтандыруға міндетті талаптардың жоқтығы олардың тиімділігін шектейді. Бұл әкімшілендіру үшін өте маңызды, өйткені жүру сапасын бақылау және жазатайым оқиғаларды азайту операциялық тиімділікке, платформа беделіне және тұтынушылардың сеніміне тікелей әсер ететін басқарудың негізгі міндеттеріне айналуға. Жаһандық тұрғыда мұндай стандарттар реттеуге қазірдің өзінде біріктірілген, мысалы, Ұлыбританияда Лондонға арналған көлік агрегаторлардан көлік құралдарын тұрақты тексерулер

⁹⁸ Дүниежүзілік сауда ұйымы, «Қызмет көрсету саудасы туралы бас келісім» (1994) <https://clck.ru/3JW5R9> қол жеткізілді 28 қаңтар 2025ж.

⁹⁹ Халықаралық стандарттау ұйымы, ISO 39001:2012 «Жол қозғалысы қауіпсіздігін басқару жүйелері - Пайдалану жөніндегі талаптар мен нұсқаулық». <https://clck.ru/3KEzVJ> қол жеткізілді 28 ақпан 2025ж.

мен жүргізуші сертификаттарын қоса алғанда, қатаң қауіпсіздік стандарттарын сақтауды талап етеді.

Халықаралық стандарттардың тағы бір маңызды элементі 2018 жылы күшіне енген Деректерді қорғаудың жалпы ережесінде (GDPR, ЕО ережесі 2016/679) бекітілген жеке деректерді өңдеуді реттеу болып табылады¹⁰⁰. GDPR жеке деректерді, соның ішінде жолаушылар мен жүргізушінің саяхат тарихы және байланыс деректері, геолокация деректері сияқты деректерді жинауға, сақтауға және пайдалануға қатаң талаптар қояды. Платформалар процестердің ашықтығын қамтамасыз ету, пайдаланушылардан нақты келісім алу және бұзушылықтар үшін айтарлықтай айыппұлдармен (20 миллион еуроға дейін немесе жылдық айналымның 4%) қорғалатын деректердің ағып кетуінен қорғау механизмдерін енгізу үшін қажет.

Бұл әкімшілендіру үшін түбегейлі маңызды, өйткені деректерді басқару тапсырысты тарату алгоритмдерін оңтайландыру және пайдаланушы мінез-құлқын талдау арқылы операциялық тиімділікке ғана емес, сонымен қатар платформалардың беделіне, әсіресе жаһандық бәсекелестік жағдайында әсер етеді. Мысалы, 2016 жылы Uber деректерін бұзу жанжалдар айыппұлдар мен сенімнің жоғалуына әкеліп соқты, бұл негізгі басымдық ретінде GDPR сәйкестігінің қажеттілігін атап өтті¹⁰¹. Деректерді қорғау әлі де реттелмеген Қазақстан жағдайында мұндай стандарттарды енгізу бейресми бөлікпен байланысты тәуекелдерді барынша азайта отырып, агрегаторлардың ашықтығы мен жауапкершілігін арттыруы мүмкін.

Такси агрегаторларын құқықтық реттеу мен әкімшілендірудің халықаралық стандарттары қауіпсіздік пен деректерді қорғау аспектілерін ғана емес, сонымен қатар әділ бәсекелестік пен нарықтың тұрақтылығын қамтамасыз ететін экономикалық тетіктерді қамтитын платформа экономикасын басқарудың кешенді тәсілін қалыптастырады. Бұл тұрғыда агрегаторларды экономиканың цифрлық трансформациясының негізгі қатысушылары ретінде қарастыратын Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымының (ЭЫДҰ) тәсілдері айтарлықтай үлес қосуда. ЭЫДҰ «An Introduction to Online Platforms and Their Role in the Digital Transformation» тақырыбындағы баяндамасы үстем жағдайды теріс пайдаланудың алдын алу үшін монополияға қарсы шаралар қажеттігін көрсетеді, бұл әсіресе күрделі баға алгоритмдерін пайдаланатын Uber сияқты такси агрегаторлары үшін өзекті¹⁰².

Мысалы, Uber-дің жоғары баға белгілеу (surge pricing) тәжірибесі платформаға сұраныстың жоғары кезеңдерінде тарифтерді күрт көтеруге мүмкіндік береді, бұл бір жағынан табыстарды бөлуді оңтайландырады; бірақ, екінші жағынан, кішігірім қатысушылардың нарыққа қол жеткізуін шектейтін бәсекелестікке қарсы әрекет ретінде қарастырылуы мүмкін. ЭЫДҰ мұндай

¹⁰⁰ Еуропалық Парламент пен Кеңестің “Жеке деректерді өңдеуге және мұндай деректердің еркін қозғалысына қатысты жеке тұлғаларды қорғау жөніндегі 2016/679 және 95/46 директивасының күшін жою туралы» Регламенті. ЕО. <https://ogdpr.eu/ru/gdpr-2016-679?ysclid=m8xef2ttvd412174590> қол жеткізілді 01 сәуір 2025ж.

¹⁰¹ Uber, «Урегулирование проблемы с утечкой данных в 2016 году» (2018) <https://clck.ru/3JW7ru> қол жеткізілді 28 ақпан 2025ж.

¹⁰² Organization for Economic Cooperation and Development, «An Introduction to Online Platforms and Their Role in the Digital Transformation» (2019) <https://clck.ru/3JWFbf> қол жеткізілді 20 ақпан 2025ж.

тәжірибе монополизацияны болдырмау және нарықтың барлық қатысушылары үшін тең бәсекелестік жағдайын қамтамасыз ету үшін реттеуді қажет ететінін атап көрсетеді.

Бұл әкімшілендіруге тікелей қатысты, өйткені ол платформа басқарушыларынан нарықтық шындыққа да, баға тағайындау мен бәсекелестікке негізгі көзқарасты әзірлеуді талап етеді. Әлемдік тәжірибеде Еуропалық комиссия сияқты монополияға қарсы органдар агрегаторларға қарсы шара қолданып үлгерді: 2017 жылы Uber баға саясатына қатысты жосықсыз бәсекелестік үшін Италияда айыппұл төледі¹⁰³. Әкімшілендіру үшін бұл монополияға қарсы стандарттарды басқару процестеріне біріктіру қажеттілігін көрсететін маңызды жағдай болып табылады. Майкл Портер атап өткендей, бәсекелестік саясат тұрақты артықшылықты қамтамасыз ету үшін компанияның ішкі мүмкіншіліктерін ғана емес, сонымен қатар оның сыртқы нормативтік құралдарын да ескеруі керек¹⁰⁴. Такси агрегаторлары жағдайында бұл менеджерлерден нарық динамикасын терең талдауды және икемді баға үлгілерін әзірлеуді талап ететін әділ бәсекелестікпен белсенді басқаруды теңестіруді білдіреді.

ЭЫДҰ тәсілдері агрегаторларға қойылатын талаптардың толық жүйесін қалыптастыру үшін ISO 39001 және GDPR (жоғарыда талқыланды) сияқты халықаралық стандарттардың кең ауқымымен толықтырылған. ЭЫДҰ баяндамасы сонымен қатар платформалар пайдаланатын алгоритмдердің ашықтығының маңыздылығын көрсетеді, ол Цифрлық қызметтер туралы Регламенттің (ЕО ережесі 2022/2065) ашық деректер және оның нарыққа әсері үшін жауапкершілік туралы талаптарын қайталайды. Әкімшілендіру үшін бұл қызметтің тиімділігін сақтай отырып, монополияға қарсы тергеулердің тәуекелдерін азайту үшін ішкі аудит және бақылау жүйелерін енгізу қажеттілігін білдіреді. Мысалы, Қазақстанда ашық емес және реттелмеген баға белгілеу алгоритмдері (1.2-бөлім) ЭЫДҰ талаптар аясында әділдік қағидаттарын қатаң сақтауды талап етеді, бұл тәсілдердің айырмашылығын және халықаралық тәжірибені бейімдеу қажеттілігін көрсетеді.

Халықаралық стандарттарды талдауды аяқтау олқылықтарды анықтау және жақсартудың әлеуетті бағыттарын көрсету үшін оларды 1-бөлімде көрсетілген Қазақстандағы ағымдағы жағдаймен салыстыруды талап етеді. Агрегаторларға қатаң лицензиялау және монополияға қарсы бақылау талаптары қойылатын еуропалық ережелерден айырмашылығы, Қазақстанда жүргізушілер үшін міндетті лицензиялар және көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру бойынша талаптар жоқ, бұл халықаралық тәжірибеге айтарлықтай қарама-қайшылық тудырады. Мысалы, ЕО-да Asociación Profesional Elite Taxi Uber Systems Spain SL-ге қарсы іс бойынша шешім платформаларды көлік ережелерін, соның ішінде лицензиялауды сақтауға

¹⁰³ Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Decision on Uber Pricing Practices (2017) <https://clck.ru/3JWGy4>, қол жеткізілді 20 наурыз 2025г

¹⁰⁴ Porter, M.E., Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors (1980) https://books.google.ru/books/about/Competitive_Strategy.html?id=Hn1kNE0OcGsC&redir_esc=y&clckid=0b6716a5, қол жеткізілді 20 ақпан 2025ж.

міндеттейді, ал Қазақстанда агрегаторлар міндетті актілердің орнына меморандумдарға сүйеніп, заңды вакуумда жұмыс істейді. Бұл шамамен 500 000 жүргізуші бар бөліктің бейресмилігін арттырады және ISO 39001 стандарттары мен ЭЫДҰ ұсыныстарына тікелей қайшы келетін қауіпсіздік пен қызмет көрсету сапасына қауіп төндіреді.

Бұған қоса, Қазақстанда баға белгілеу алгоритмдерін реттеудің жоқтығы, ЭЫДҰ тәсілдерінен айырмашылығы, inDriver, Apsu және Yandex Go сияқты платформалар арасындағы бәсекелестікті шектейтін бағаны негізсіз көтеру сияқты ықтимал теріс пайдалануларға орын қалдырады. Сонымен қатар, GDPR деректерін қорғау талаптары сияқты халықаралық стандарттар деректердің ағып кетуі немесе оларды дұрыс пайдаланбау қатаң бақылау аймағынан тыс қалатын Қазақстанда бұл аспектінің дамымағандығынан айырмашылығы бар. Бұл олқылықтар жергілікті нарықтың осалдығын көрсетеді және жаһандық бәсекелестік жағдайында беделіне нұқсан келтіруі мүмкін тұтынушылар үшін де, агрегаторлардың өздері үшін де тәуекелдер тудырады.

Тарау бойынша қорытынды.

Салыстырмалы талдау халықаралық стандарттар құқықтық реттеу мен бизнес басқаруға неғұрлым құрылымдық көзқарасты ұсынатынын көрсетеді, бұл Қазақстандағы анықталған кемшіліктерді жоюға негіз бола алады. Әкімшілендіру үшін бұл ең аз тіркеу талаптарынан лицензиялауды, сақтандыруды және алгоритмдік ашықтықты қамтитын кешенді бақылау жүйелеріне көшуді білдіреді. Бұл тәсіл қызметтердің қауіпсіздігі мен сапасын арттырып қана қоймайды, сонымен қатар Қазақстанның ДСҰ мүшесі ретінде жаһандық экономикаға қосылу жағдайында ерекше маңызды болып табылатын адал бәсекелестік қағидаттарының сақталуын қамтамасыз етеді. Бұл тұжырымдар халықаралық тәжірибені ұлттық шындыққа бейімдеуге бағытталған келесі бөлімдерде әзірленетін ұсынымдарға негіз болады.

Осы бөлімшеде сараланған халықаралық құжаттар талаптарының бірталайы Қазақстан Республикасында заңнамаға енгізілмеген (имплементацияланбаған). Алайда, Қазақстан Республикасы Конституциясының 5-бабында бекітілгендей, халықаралық шарттар қолданыстағы құқықтың құрамы болып табылады. Республика бекіткен халықаралық шарттардың Республика заңдарынан басымдығы болады. Қазақстан қатысушысы болып табылатын халықаралық шарттардың Қазақстан Республикасының аумағында қолданылу тәртібі мен талаптары Республиканың заңнамасында айқындалады, делінген.

Сондықтан біздің тұжырымдамамыз бен ұсыныстарымыз отандық заңнаманы да, әкімшілендіру талаптарын да үздік ережелерге сәйкестендіруге үлес қосатынына үміттенеміз.

2.2. Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен осы саладағы іскерлік әкімшілендірудің шетелдік тәжірибесі

2.2.1 Алыс шет елдердегі такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және іскерлік басқару

Жыл сайын таксилер әрқайсымыз үшін танымал көлік түріне айналууда. Ал егер бұрын таксимен жүруді тек ауқатты адамдардың қалтасы көтеретін болса, қазір барлығы дерлік таксимен жүр. Таксиге сұраныс әлемнің барлық елдерінде бар, бірақ жалпы түсінікке қарамастан, таксилердің әр елде өзіндік ерекшеліктері бар.

Бұл бөлімше жеке мемлекеттер деңгейінде такси агрегаторларын құқықтық реттеу мен әкімшілендірудің шетелдік тәжірибесін егжей-тегжейлі талдауға арналған, бұл бізге 2.1-тарауында қарастырылған жалпы халықаралық стандарттарды нақты практикалық мысалдармен толықтыруға мүмкіндік береді. Еуропалық сот прецеденттері, ЭЫДҰ ұсынымдары, ISO 39001 стандарттары және GDPR сияқты жаһандық нормаларға баса назар аударылған 2.1-тарауынан айырмашылығы, мұнда ұлттық үлгілерге, олардың бірегей ерекшеліктеріне, жетістіктері мен қиындықтарына назар аударылады. Алдыңғы тарау әмбебап негіздер мен қағидаттарды белгілесе, бұл тарау басқару мен реттеуге деген көзқарастардың әртүрлілігін көрсете отырып, бұл қағидаттардың нақты юрисдикцияларда қалай жүзеге асырылатынын ашады. Негізгі мақсат – жалпы стандарттарды қайталауды болдырмай және бұрын анықталған ұлттық міндеттер аясында тәжірибеде қолдану мүмкіндігіне назар аудара отырып, шет елдердегі нақты ережелердің осы салаға қалай әсер ететінін және Қазақстан жағдайларына бейімделуге болатынын көрсету.

Америка Құрама Штаттары

Шетелдік тәжірибенің ең көрнекті мысалдарының бірі АҚШ-тағы такси агрегаторларының қызметін реттеу және әкімшілендіру болып табылады, мұнда орталықтандырылмаған құқықтық жүйе штаттар мен қалалар арасында өзгеретін тәсілдердің икемділігін қамтамасыз етеді. Бұл икемділік инновация мүмкіндіктерін де, сот ісін жүргізумен және платформаларды жергілікті талаптарға бейімдеумен байланысты қиындықтарды да көрсетеді.

Uber сол кездегі инновациялық бизнес үлгісімен алғаш рет 2009 жылы Америка Құрама Штаттарында пайда болды. Мұнда алғаш рет «сатушылар» мен «сатып алушыларды» байланыстыратын цифрлық платформа ойлап табылды. Кейінірек осы модельдің негізінде басқа агрегаторлар пайда болды: Airbnb-ден Яндекс-ке дейін.

Uber бизнес-моделі саланы тез өзгертті – сапарлардың бағасы қолжетімді болды және автокөлікті жеткізуге кететін уақыт айтарлықтай қысқарды. Яғни бүгінде біз білетін такси пайда болды.

Uber бизнесінің ең қымбат бөлігі - жүргізушілерді тарту деп сараланады. 2018 жылы бір жаңа такси жүргізушісі үшін бонустар 2000 доллардан 5000 долларға дейін болуы мүмкін болған. Бұл ретте жүргізушілердің жұмыстан кетуі

жоғары деңгейде болған – 2018 жылдың деректері бойынша жылына 80%. Яғни, бір жыл жұмыс істегеннен кейін тартылған такси жүргізушілерінің 20 пайызы ғана қалды.

Құрама Штаттардағы жүргізушілердің осы жұмыстан кетуі өте төмен табыспен байланысты. Салық төлегеннен кейін такси жүргізушілері сағатына шамамен 10 доллар таба алады, бұл өте аз. Бұл ретте компанияның өзі жол жүру бағасының жоғары үлесіне ие: 20-дан 25%-ға дейін. 2018 жылы бұл комиссия салықтарды, карталарды өңдеуді, маркетингті, сақтандыруды және ірі брендтің басқа да шығындарын көтерді. Бұл тұйық шеңбер болып шығады. Компания операциялық жүйеге көп ақша жұмсап, драйверлерді үнемдеуі керек. Нәтижесінде такси жүргізушілері кетіп қалады және Uber қайтадан процестерді орнатуға инвестиция салуы керек. Бұл такси агрегаторлары үшін жиі кездесетін мәселе.

Калифорнияда AB5 ассамблеясында арнайы ереже қабылдануы көлік жүргізушілерінің мәртебесін қайта қараудағы маңызды қадам болды¹⁰⁵.

Заң Uber, Lyft және басқа платформалар үшін жүргізушілерді тәуелсіз дербес орындаушылар емес, қызметкерлер санатында танып, компаниялардан жұмысшылардың тікелей бақылауында емес екенін және негізгі бизнес қызметтерін орындамайтынын дәлелдеуді талап ететін ABC сынағы деп аталады. Шешім агрегаторларды медициналық сақтандыру, ақылы еңбек демалысы және ең төменгі жалақы сияқты әлеуметтік кепілдіктерді қамтамасыз етуге міндеттеді, бұл 500 мыңға жуық жүргізуші мұндай кепілдіксіз жұмыс істейтін Қазақстанның бейресми бөлігіне мүлдем қайшы. Әкімшілендіру үшін бұл қызметтік модельдерді түбегейлі қайта құрылымдауды білдіреді: Uber және Lyft шығындардың 20-30% өсуіне тап болды, бұл оларды бәсекеге қабілетті бола отырып, баға саясаттарын қайта қарауға және тапсырыстарды тарату алгоритмдерін оңтайландыруға мәжбүр етті¹⁰⁶.

Сонымен қатар, Нью-Йоркте қалалық кеңес жүргізушілердің экономикалық қорғалуына және нарықтағы бәсекелестікке баса назар аудара отырып, жаңа регламент қабылдады. 2018 жылы рейдшеринг (бірлескен сапарлар) жүргізушілері үшін ең төменгі жалақы мөлшері енгізілді, ол барлық төлемдерден кейін сағатына 17,22 доллар деңгейінде белгіленді. Бұл шара ағымдағы баға белгілеу мен платформалар арасындағы жоғары бәсекелестіктен туындаған баға демпингіне жауап болды, және жүргізушілердің кірісін маңызды деңгейге дейін төмендетті¹⁰⁷. Регламентте жаңа такси лицензияларының санына шектеу де енгізілді, бұл нарықты тұрақтандыруға және оның толып кетуіне жол бермеуге көмектесті. Әкімшілендіру үшін бұл бейімделу қажеттілігін тудырды: платформалар бос сапарларды азайту және тиімділікті арттыру үшін күрделі жоспарлау жүйелерін енгізе бастады, ал Uber және Lyft-тің бұл шараларға бизнес

¹⁰⁵ California Assembly Bill 5 (AB5), «Worker Status: Employees and Independent Contractors» 2019 <https://clck.ru/3KEyTK>, қол жеткізілді 20 наурыз 2025ж.

¹⁰⁶ The Wall Street Journal, «Uber, Lyft Face Higher Costs After California Law» 2020 <https://clck.ru/3JWdyj>, қол жеткізілді 22 наурыз 2025ж.

¹⁰⁷ NYC Taxi and Limousine Commission, «Minimum Pay Rule for Drivers» 2018 <https://clck.ru/3JWefT>, қол жеткізілді 22 наурыз 2025ж.

бостандығын шектеу ретінде қарсылық білдіретін сот процестері орын алды¹⁰⁸. Бұл мысалдар Америка Құрама Штаттарындағы жергілікті ережелердің Қазақстан үшін әлеуетті тәжірибені ұсына отырып, бәсекелестік пен әлеуметтік қорғау мәселелерін қалай шешетінін көрсетеді.

АҚШ-тағы сот ісі тағы бір ерекшелікті атап көрсетеді: агрегаторлардың жағдайын қалыптастыруға құқықтық жүйенің белсенді қатысуы. Мысалы, Uber Бервикке қарсы (2015) ісінде Калифорния соты реттеушілердің ұстанымын нығайта отырып, Uber-дің жүргізушілерді қызметкерлер қатарына жатқызудан аулақ болу әрекетін қабылдамады¹⁰⁹. Яғни, жүргізушілер агрегаторлардың қызметкерлері ретінде танылды. Бұл сот прецеденті жоқ және осындай қатынастарды реттеу тек меморандумға негізделген қазақстандық тәжірибеден ерекшеленеді. МВА үшін мұндай жағдайлар негізгі тәуекелдерді басқарудың маңыздылығын көрсетеді: платформалар әкімшілендірудің ажырамас бөлігіне айналған құқықтық қорғау мен көтермелеуге қаржы салуға мәжбүр болды. Өзгерістерді басқару бойынша сарапшы Джон Коттер сыртқы сын-қатерлерге сәтті бейімделу бірлестік құру мен икемділікті талап ететінін атап өтті, бұл АҚШ-та Uber және Lyft-тің жергілікті билікпен келіссөздер арқылы ережелерді жұмсартуға тырысуы арқылы көрсетілген¹¹⁰.

АҚШ-тың бірқатар штаттарында Uber тасымалдаушы компания, яғни тасымалдаушы ретінде танылады. Қазіргі уақытта АҚШ-тың 45 штаты жолаушыларды тасымалдау қызметінің жаңа бизнес үлгілерін реттейтін заңнаманы қабылдады. Мысалы, Колорадо, Калифорния, Иллинойс және АҚШ-тың басқа штаттарында сапарларды бөлісу және көлік құралдарын пайдалану платформалары көлік желісі компаниялары (TNC) ретінде жіктеледі. TNC келісімшарт бойынша жолаушыларды тасымалдау қызметтерін немесе такси компаниясының дәстүрлі қызметтерін қамтымайды. Колорадо TNC реттеу заңына сәйкес, көлік желісі компаниясы Колорадо штатында жұмыс істейтін және жүргізушілерге жолаушыларды тасымалдау қызметтерін көрсету үшін цифрлық платформаны ұсынатын кәсіпорын болып табылады. TNC платформаны пайдаланатын жүргізушілердің жеке көліктеріне иелік етпейді, басқармайды және қадағаламайды деп болжанады. Платформа жүргізушілері TNC қызметкерлері емес. TNC санатына Uber, Lyft және басқа да осыған ұқсас платформалар сияқты тасымалдау компаниялары кіреді. Яғни, АҚШ штаттарындағы такси агрегаторлары көлік компаниясының лицензияларын алуға, сонымен қатар жүргізушіні сақтандыруға, оларды оқытуға және т.б. осыған қатысты бірқатар талаптарды орындауға міндетті.

Қазақстан жағдайында АҚШ тәжірибесі бейресми бөлікті басқарудың жергілікті шешімдерінің әлеуетін көрсетеді. Нью-Йорктегідей ең төменгі

¹⁰⁸ NY Supreme Court, Uber Technologies Inc. v. New York City Taxi and Limousine Commission 2019 <https://gog.su/FYLE>, қол жеткізілді 12 ақпан 2025ж.

¹⁰⁹ Uber v. Berwick, California Labor Commissioner's Office, Case No. 11-46739 EK 2015 <https://clck.ru/3JWgwQ>, қол жеткізілді 14 ақпан 2025ж.

¹¹⁰ Cotter D.P., Leading Change. https://books.google.ru/books/about/Leading_Change.html?id=xpGX1EWL-EMC&redir_esc=y&clckid=54da01b9, қол жеткізілді 16 ақпан 2025ж.

әлеуметтік қамсыздандыруды немесе жалақыны енгізу жүргізушінің жауапкершілігін арттырып, лицензия мен сақтандырудың болмауына байланысты тәуекелдерді азайтуы мүмкін. Дегенмен, американдық үлгінің икемділігі Қазақстанда әлі жоқ, ұлттық жағдайлар аясында одан әрі талдауды қажет ететін күшті құқықтық негіздердің қажеттілігін де көрсетеді.

Ұлыбритания

Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу және басқару саласындағы Ұлыбритания тәжірибесі қауіпсіздік пен қызмет көрсету сапасының қызметтік икемділіктен басымдылығын көрсететін қатаң және құрылымдық тәсілдің мысалы болып табылады. Жоғарыда талқыланған АҚШ-тың икемді үлгісінен айырмашылығы, британдық жүйе жергілікті басқару деңгейінде орталықтандырылған бірыңғай бақылауды көрсетеді, бұл оны талдау үшін ерекше етеді. Бұл елдегі такси жүргізушілері жұмысқа кіріспес бұрын 2 жыл бойы географияны, сондай-ақ аудандарды, көше атауларын зерттейді.

Қарастырылып отырған салада негізгі рөлді Лондондағы такси операторларына, соның ішінде Uber сияқты агрегаторларға қатаң стандарттарды белгілейтін реттеуші Transport for London (TfL) атқарады. TfL барлық платформалардан Жеке жалдау операторының лицензиясына ие болуын (*Private Hire Operator Licence*) және 1998 жылғы Жеке тасымалдау туралы заңда және оның жаңартылған ережелерінде белгіленген қауіпсіздік пен сапа стандарттарына сай болуын талап етеді¹¹¹. Бұл тәсіл Қазақстандағы салалық басқарудың әлеуетті сабақтарын ұсына отырып, ұлттық нормативтік базаның әкімшілендіру жүргізу шарттарын қалай қалыптастыра алатынын көрсетеді.

Ұлыбританиядағы агрегаторды реттеу тарихындағы маңызды оқиға 2017 жылдың қыркүйегінде TfL жолаушылардың қауіпсіздігіне жеткіліксіз жауапкершілік пен жүргізушіні тексеру процесіндегі бұзушылықтарды алға тартып, платформаны пайдалану рұқсатын жаңартудан бас тартқан кезде Uber лицензиясының күшін жою орын алған болатын¹¹². Негізгі шағымдардың қатарында жүргізушілердің жалған құжаттарды пайдалануы және олар жасаған бұзушылықтар туралы хабарламаларға тиісті жауап бермеу фактілері болды.

Ұлыбританияның Жоғарғы соты Uber-ге қатысты дауда «аталған қолданбаның такси қызметтерін көрсетуге байланысты тұтынушылармен қарым-қатынасқа қатысу дәрежесін көрсететін бес факторды» анықтады, олар; аталған қолданба арқылы сапарға тапсырыс беру, оның тарифтерін белгілеу және жүргізушінің қатысуынсыз тасымалдау шартының шарттықтарын белгілеу. Сонымен қатар, "жүргізуші Uber қолданбасына кіргеннен кейін, жүргізушінің сапар сұрауларын қабылдау шешімін Uber шектейді. Мұны істеудің бір жолы - жүргізушілердің сапар сұрауларын қабылдау жылдамдығын бақылау (және одан

¹¹¹ Transport for London, Uber Car Requirements In London: UberX, UberXL, Uber EXEC, UberLUX, Uber ACCESS от 01.01.2018ж. <https://www.uber.com/gb/en/drive/requirements/vehicle-requirements>, қол жеткізілді 28 наурыз 2025ж.

¹¹² Transport for London, Uber London Limited: Licensing Decision. Transport for London 2017 <https://clck.ru/3JWjGW>, қол жеткізілді 11 наурыз 2025ж.

бас тарту) және тым көп жүру сұраулары қабылданбаған немесе жойылған болса, жүргізушінің қолданбаны автоматты түрде жүйеден шығаруына жол бермеу арқылы олар 10 минут ішінде жүргізушінің жұмыс істеуіне қайта кіру үшін жол бермейді.» Және осы сот агрегатор ұсынылған қызмет бойынша жүргізушілерді бақылау үшін бағалау жүйесін пайдаланады және жүргізуші мен жолаушы арасындағы қарым-қатынастың жеке сапардан тыс дамуын болдырмау үшін олардың арасындағы байланысты минимумға дейін шектейді. Сондықтан агрегатор көрсетілетін жолаушыларды тасымалдау қызметінің сапасына жауапты болуы керек», деп тұжырымдаған бұл сот.¹¹³

Оқиға Uber-ді қосымша бақылауды енгізе отырып, қызмет көрсету тәртібін жақсартуға бейімдеуге мәжбүр етті: ақпаратты ашу және шектеу қызметі арқылы құқықбұзушылық жағдайларды міндетті тексеру; серіктес бағдарламалар арқылы барлық сапарларды сақтандыру және шағымдарды өңдеу үшін тәулік бойы қолдау көрсету қызметі енгізілген. Апелляциядан және қызметін талаптарға сәйкестіргеннен кейін лицензия 2018 жылы қалпына келтірілді, бірақ тұрақты тексерулер жасалу шарттығымен¹¹⁴. Бұл процесс әкімшілендірудің күнделікті жұмыс пен корпоративтік мәдениетте елеулі өзгерістерді талап ететін қатаң ережелерге қалай бейімделетінінің мысалы болды.

Әкімшілендіру үшін бұл жағдай тәуекелді және беделді басқарудың маңыздылығын көрсетеді, ол Джим Коллинздің тәртіп пен есеп беру арқылы төзімді ұйымдарды құру туралы пікіріне сай келеді¹¹⁵. Қатаң бақылауды енгізу Uber-дің шығындарын 15-20%-ға арттырды, бұл платформадан кірісті сақтау үшін тексерулерді автоматтандыру және тапсырыстарды тарату алгоритмдерін жақсарту сияқты ішкі процестерді оңтайландыруды талап етті¹¹⁶. Жеке куәлік пен жүргізуші куәлігі жеткілікті болатын Қазақстандағы ең төменгі тіркеу талаптарынан айырмашылығы, Ұлыбритания моделі лицензиялау мен сапаны бақылау бейресми саладағы стандарттарды қалай көтеретінін көрсетеді. Мысалы, Лондонда Uber енгізген міндетті жол жүру сақтандыруы қазақстандық жүргізушілер үшін көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандырудың жоқтығы мәселесін тікелей шешеді, жолаушылар мен платформалар үшін тәуекелдерді азайтады.

Британдық әдіс реттеу мен бәсекелестіктің өзара әрекетін де көрсетеді. TfL барлық жүргізушілерден Лондон аймағындағы тестілеуден немесе жеке операторлар үшін баламалы сынақтан өтуді талап етеді, бұл кәсібиліктің жоғары деңгейін қамтамасыз етеді, бірақ жаңа қатысушылар үшін нарыққа қол жеткізуді шектейді. Бұл Uber сот апелляциялары арқылы күрескен басқаруға кедергілер тудырады, және жоғары реттелетін ортада басқаруға негізгі көзқарас қажеттігін көрсетеді. Клэйтон Кристенсен, өзінің инновациялар бойынша зерттеулерімен

¹¹³ Григорович Е.В. К вопросу об ответственности агрегаторов такси. //Правовое регулирование экономической деятельности. № 4. 2023. С. 21-27

¹¹⁴ UK High Court, Uber London Ltd v. Transport for London. Case No. CO/1555/2018 <https://clck.ru/3JWmNN>, қол жеткізілді 12 ақпан 2025ж.

¹¹⁵ Collins D., Good to Great: Why Some Companies Make the Leap and Others Don't (2001) https://books.google.ru/books?id=7io-2eqxSS0C&redir_esc=y&clckid=5778fdf6, қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

¹¹⁶ Financial Times, «Uber Faces Higher Costs After London Safety Reforms» 2019 <https://clck.ru/3JWmsF>, қол жеткізілді 14 ақпан 2025ж.

танымал, табысты компаниялар кедергілерді өзгерту арқылы шектеулерге бейімделетінін атап өтті және Uber жағдайында бұл минималды бақылау саясатынан қауіпсіздік пен ашықтыққа инвестицияларға ауысуда көрінді¹¹⁷. Бейресми бөлік шамамен 500 000 жүргізушіден тұратын Қазақстан үшін британдық тәжірибе лицензиялау мен тексеру жүргізушілердің жауапкершілігін арттыруға мүмкіндік беретін үлгіні ұсынады, дегенмен оны жүзеге асыру қолданыстағы заңнамалық базада жоқ елеулі институционалдық өзгерістерді талап етеді.

Сонымен қатар, британдық тәжірибеде әкімшілендіру міндеттерге қатысты әлеуметтік жауапкершілікке баса назар аударылады. 2017 жылғы оқиғалардан кейін Uber беделін қалпына келтіру саясатының бөлігі ретінде жүргізушілерді қолдау бағдарламасын, оның ішінде білім беру курстарына қол жеткізуді және жұмыс жағдайын жақсартуды ұсынды. Бұл әлеуметтік кепілдіктердің жоқтығы жүргізушілердің адалдығын төмендететін Қазақстандағы бейресми бөліктің талдауымен үндеседі. Ұлыбританияның көзқарасы реттеудің платформаларды адами капиталына күш жігер салып, жолаушыларға көрсетілетін қызметті жақсартуға қалай ынталандыратынын көрсетеді, бұл Қазақстандағы саланы икемді ету үшін шешім бола алады.

Осылайша, Ұлыбритания тәжірибесі қатаң лицензиялау және сапаны бақылау такси агрегаторларының басқаруын қалай қалыптастыратынын көрсетеді, бұл платформалардың қызмет көрсету сапасын бақылау мен негізгі тәуекелдерді басқару арқылы бейімделуін талап етеді. Бұл мысал Қазақстан үшін құнды сабақ береді, мұнда ұқсас шаралар бейресми бөлікті басқарудағы олқылықтарды жоюы мүмкін, дегенмен оларды жүзеге асыру ағымдағы құқықтық белгісіздікті еңсеруді талап етеді.

Үндістан.

Үндістандағы такси агрегаторларының қызметі 2020 жылға дейін ескі заңдар мен мемлекеттік сот шешімдерінің бірлігімен реттелді. Кейбір мегаполистерде (Дели, Бангалор) билік динамикалық тарифтерді шектеуге тырысты - мысалы, Делиде 2016 жылы такси агрегаторларының бағасының өсуіне уақытша тыйым салынды. Алайда, кейінірек орталық үкімет Uber және Ola сияқты агрегаторлардың жұмысын заңдастырып, штаттар үшін бірыңғай ұсыныстар берді.

Үндістанның такси агрегаторларын реттеу және басқару тәжірибесі бейресми бөліктің айтарлықтай болуымен сипатталатын күрделі әлеуметтік-экономикалық жағдайларға инновациялық бизнес үлгілерін бейімдеудің бірегей мысалын береді, бұл оны Қазақстанмен салыстыру үшін ерекше өзекті етеді. Ұлыбританиядағы қатаң лицензиялаудан немесе АҚШ-тағы бұрын талқыланған икемділіктен айырмашылығы, үнділік әдіс бейресми жұмысшыларды құрылымдық экожүйеге біріктіру үшін платформаның бастамаларымен

¹¹⁷ Christensen, K.M., The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail (1997) https://books.google.ru/books?id=jFc_95zytsYC&redir_esc=y&clckid=e7d762ff, қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

үкіметтің минималды араласуын біріктіреді. Ola және Uber сияқты агрегаторлар Үндістанның Ұлттық статистикалық басқармасының мәліметі бойынша такси жүргізушілерінің 80%-дан астамы ресми статусы немесе әлеуметтік жеңілдіктері жоқ бейресми салада жұмыс істейтін нарықты басқару қиындығымен бетпе-бет келеді – бұл жағдай 500 000-ға жуық жүргізуші ресми шеңберден тыс жұмыс істейтін Қазақстандағы жағдаймен тікелей ұқсас¹¹⁸. Бұл контекст жалпы халықаралық стандарттар шеңберінен шығып, дамушы экономикада басқарудың іс жүзінде жүзеге асырылуын көрсететін бірегей міндеттер мен шешімдерді тудырады.

Үндістанда агрегаторлардың қызметін реттейтін негізгі заңнама заңнамаға түзетулер енгізген және агрегаторларды жүргізушілер мен жолаушылар арасындағы делдал ретінде алғаш рет ресми түрде жіктеген «Моторлы көліктер туралы» заң болды¹¹⁹. Бұл заң платформаларды жүргізушілердің әрекеттері үшін тікелей жауапкершіліктен босатады, бірақ сонымен бірге оларды орындаушылардың жарамды жүргізуші куәліктері, коммерциялық тасымалдауға рұқсаттары және сақтандыруы бар-жоғын тексеруге міндеттейді, бұл жол-көлік оқиғаларының және қызмет көрсету сапасына шағымдардың өсуіне жауап болды. Мысалы, Дели мен Мумбайда заң күшіне енгеннен кейін жергілікті көлік органдары Uber және Ola жүргізушілерінің 30%-ға жуығы талаптарды орындамайтынын анықтап, рейдтік тексерулерді бастады¹²⁰. Әкімшілендіру үшін бұл сүзгілеу және бақылау жүйелерін енгізу қажеттілігін білдірді, бұл платформалардың пайдалану шығындарын 10-15% арттырды, бірақ сонымен бірге орындаушылардың жауапкершілік деңгейін арттырды, жолаушылар қауіпсіздігіне тәуекелдерді азайтты¹²¹.

Үндістан тәжірибесінде оның әкімшілендіру саясатының бөлігі ретінде жүргізушілер үшін оқыту және шағын несиелеу бағдарламаларын енгізу арқылы заң талаптарының шеңберінен шығып кеткен Оланың бастамасы ерекше маңызға ие. Ola Skill Development бағдарламасы 2023 жылға қарай 100 000-нан астам жүргізушінің біліктілігін арттыратын қауіпсіз көлік жүргізу, тұтынушыларға назар аудару және негізгі цифрлық дағдылар бойынша курстарды ұсынады¹²². Сонымен бірге платформа банктермен серіктестік арқылы шағын несиелеу схемасын іске қосты, жүргізушілерге жылына 6-8% мөлшерлемесмен автокөлік сатып алуға несие беріп, мыңға жуық көлік иелерін нығайтуға көмектесті¹²³. Бұл шаралар адами капиталға салынған инвестициялар бейресми бөлікті құрылымдық жұмыс күшіне қалай түрлендіруге болатындығын көрсете отырып,

¹¹⁸ National Sample Survey Office, «India Periodic Labour Force Survey» 2019 <https://clck.ru/3JWrSo>, қол жеткізілді 10 қаңтар 2025ж.

¹¹⁹ Motor Vehicles Act, Government of India 2019 <https://clck.ru/3JWsCa>, қол жеткізілді 12 қаңтар 2025ж.

¹²⁰ The Economic Times, 30% of Uber, Ola Drivers Fail Compliance Checks 2020 <https://clck.ru/3JWtMw>, қол жеткізілді 21 қаңтар 2025ж.

¹²¹ Business Standard, «Ola, Uber Face Rising Costs After Regulatory Changes» 2021 <https://clck.ru/3JWttU>, қол жеткізілді 30 қаңтар 2025ж.

¹²² Ola, «Skill Development Program Report» 2023 <https://clck.ru/3JWv66>, қол жеткізілді 24 ақпан 2025ж.

¹²³ Mint, Ola's Microcredit Scheme Boosts Driver Ownership 2022 <https://clck.ru/3JWw2C>, қол жеткізілді 24 ақпан 2025ж.

Розабет Мосс Кантердің қызметкерлерді тұрақты басқарудың негізі ретінде тарту туралы идеяларымен үндеседі¹²⁴. Ола үшін бұл әлеуметтік бастама ғана емес, сондай-ақ мұндай бағдарламалар аз дамыған Uber-мен салыстырғанда жүргізушінің сақталуын 20%-ға арттыратын негізгі шешім болды¹²⁵.

Әкімшілендіру тұрғысынан алғанда, үнділік тәсіл инновациялар мен жергілікті жағдай арасындағы теңгерімді көрсетеді, мұнда платформалар бейресми экономикаға бейімделу кезінде технологиялық артықшылықтарды (алгоритмдер, мобильді қосымшалар) пайдаланады. Қазақстандағы ең төменгі тіркеу талаптарынан айырмашылығы, үнді моделі агрегаторлардың жүргізушілерді басқаруда белсенді рөл атқаруын талап етеді, бұл саладағы тәртіпсіздікті азайтады. Дегенмен, бұл тепе-теңдіктің проблемалары да жоқ емес: Ола мен Uber арасындағы қарқынды бәсеке баға демпингіне әкеліп соқты, кейбір аудандарда жүргізушілердің табысы тәулігіне 150-200 рупийге дейін (шамамен 2-3 доллар) азайып, 2019 жылы наразылық тудырды¹²⁶. Бұған жауап ретінде платформалар тасымалдауларды қаржыландыра бастады, бірақ бұл олардың қаржы нарығындағы жүктемені тұрақтандырды. Бұл тәжірибе баға бәсекелестігі жағдайында түбегейлі жоспарлау қажеттілігін көрсетеді, бұл демпинг проблема болып табылатын Қазақстан үшін де өзекті болуы мүмкін.

Үндістан тәжірибесінің Қазақстанға қолданылуы бейресми бөлікті басқару аясында ерекше маңызды. Оқыту және шағын несиелендіру бағдарламалары жүргізушілердің біліктілігін арттыру және олардың экономикаға бейімделуі арқылы бейресмилікті жеңілдетуі мүмкін, бұл лицензиялардың және сақтандырудың болмауына байланысты тәуекелдерді жою мақсаттарына сәйкес келеді. Мысалы, inDriver немесе Yandex Go сияқты платформалардың ұқсас бастамаларды жүзеге асыруы орындаушылардың кәсіби деңгейін арттырып, ең төменгі стандарттарға тәуелділікті азайтуы мүмкін, дегенмен бұл инвестицияны және Қазақстанның қазіргі жағдайында заңнамалық базаның әлсіздігімен шектелген мемлекетпен үйлестіруді қажет етеді. Үндістан тәжірибесі сонымен қатар агрегаторлар өтпелі экономикаға бейімделетін үлгі ұсына отырып, ішкі шаралар арқылы реттеу кемшіліктерін қалай өтей алатындығын көрсетеді.

Осылайша, үнді тәжірибесі бейресми бөлікті басқару үшін оқыту және несиелік бағдарламаларды пайдалану арқылы такси агрегаторлары инновациялар мен жергілікті шындықты қалай теңестіре алатынын көрсетеді. Бұл тәсіл Қазақстан үшін құнды сабақ береді, мұнда ұқсас жағдайлар саланың тұрақтылығын жақсарту үшін тек құқықтық ғана емес, басқару шешімдерін де талап етеді.

Қытай.

¹²⁴ Kanter, R.M., *The Change Masters: Innovation and Entrepreneurship in the American Corporation* (1983) https://books.google.ru/books/about/The_change_masters.html?hl=ru&id=fR9HAAAAMAAJ&output=html_text&clckid=30f50d36 қол жеткізілді 25 ақпан 2025ж.

¹²⁵ The Hindu Business Line, «Ola Outpaces Uber in Driver Retention» (2023). <https://clck.ru/3JWzty>, қол жеткізілді 26 ақпан 2025ж.

¹²⁶ India Today, Ola, «Uber Drivers Strike Over Low Earnings» 2019 <https://clck.ru/3JX2fA>, қол жеткізілді 27 ақпан 2025ж.

Қытайда мемлекет алғашқылардың бірі болып онлайн такси қызметін заңдастырды (2016 жылдың шілдесінде), бірақ оны жаппай қолдаудың орнына қатаң лицензиялық кедергілер енгізілді. Әрбір платформаның лицензиясы болуы керек, ал жүргізушілердің біліктілік сертификаттары болуы керек. Негізгі ерекшелігі - қалалық деңгейде лицензиялау: жүргізуші емтихандарды тапсырып, жұмыс істеуді жоспарлаған қалада рұқсат алуы керек. Жүргізушінің жергілікті тіркеуі (хукоу) немесе ол жерде жеке рұқсаты болмаса, басқа қалаға көшу қиын. Сондықтан, Didi арқылы қалааралық сапарлар жүзеге асырылады, бірақ жүргізуші әдетте дереу бос немесе бейресми табылған саяхатшымен бірге оралады.

Қытайдың агрегаторларды реттеу және әкімшілендіру тәжірибесі платформа инновациялары қатаң үкімет бақылауына жататын үлгі болып табылады, бұл оны АҚШ-тың либералды тәсілінен немесе бұрын талқыланған бейімделген үнді моделінен ерекшелендіреді. Бірқатар қауіпсіздік дағдарыстарынан кейін қалыптасқан Қытай жүйесі орталықтандырылған басқару мен цифрлық тәсілдерді енгізу саланы қалай өзгерте алатындығын, компаниялардың операциялық автономиясы есебінен қауіпсіздік пен бақылаудың жоғары деңгейін қамтамасыз ететінін көрсетеді. Бұл тәсіл әсіресе әлсіз заңнамалық база мен бейресми бөлік қауіпсіздік пен реттеудің ұқсас қиындықтарын тудыратын Қазақстан тұрғысынан талдау үшін өте өзекті. Негізгі назар Қытайдың ең ірі агрегаторы DiDi Chuxingке аударылады, оның 2018 жылдан кейінгі көрсеткіштері үкіметтің талаптарын сақтау үлгісіне айналды және Қазақстан нарығына қосылу жөнінде сәтсіз әрекеті болды.

Қытайдағы реттеуші өзгерістер 2018 жылы екі маңызды қауіпсіздік оқиғасынан кейін болды: мамыр және тамыз айларында Чжэнчжоу және Вэнчжоу қалаларында DiDi жүргізушілерінің әйел жолаушыларды өлтіруі қоғамдық наразылық пен платформадағы қысымды тудырды¹²⁷. Бұған жауап ретінде Қытайдың Көлік министрлігі басқа ведомстволармен, соның ішінде Қоғамдық қауіпсіздік министрлігімен және Киберкеңістік әкімшілігімен (CAC) бірге бірқатар қатаң шараларды енгізді. Олардың қатарында жүргізушілерді міндетті түрде тексеру, таксилерде бейнебақылау және дыбыс жазу жүйелерін орнату және осы платформаларды нақты уақыттағы мемлекеттік бақылау жүйелерімен сәйкестендіру кіреді. Мысалы, DiDi ұлттық тасымалдау саясатының бөлігі ретінде тәуекелдерді талдау үшін жүргізуші мен жолаушының орналасқан жері туралы деректерді орталықтандырылған дерекқорға жіберуге міндетті болды. Қытай көлік академиясының мәліметі бойынша, 2020 жылға қарай DiDi таксилерінің 90%-дан астамы камералармен жабдықталған, ал оқиғаларға жауап беру кідірістері 40%-ға қысқарды¹²⁸. Бұл шаралар АҚШ-тың либералды моделіне мүлдем қайшы келеді, мұнда реттеу штаттар бойынша өзгереді және мемлекеттің корпоративтік еркіндікке басымдылығын көрсетеді.

¹²⁷ Asia Times, Didi Accused of Being 'Out of Control' by China's MoT (2018) <https://asiatimes.com/2018/11/didi-accused-of-being-out-of-control-by-chinas-mot/?clid=19e6c892>, қол жеткізілді 10 ақпан 2025ж.

¹²⁸ Қытай көлік академиясы, Smart Transportation Report (2020) <https://clck.ru/3JX4Qm>, қол жеткізілді 04 наурыз 2025ж.

Әкімшілендіру үшін бұл модель компаниялардың негізгі икемділігін шектейтін, бірақ тұрақтылық пен қауіпсіздікті қамтамасыз ететін орталықтандырылған бақылаудың жоғары деңгейін білдіреді. DiDi өзінің операциялық процестерін қайта құрылымдауға мәжбүр болды: сәйкестік жүйелерін енгізу, деректерді бақылау үшін персоналды көбейту және 2018 және 2020 жылдар аралығында шығындарды 25-30%-ға арттырған мемлекеттік органдармен ынтымақтасу¹²⁹. Бұл бизнес әкімшілендіру тұрғысынан «мәжбүр кезіндегі басқару» тұжырымдамасын көрсетеді (concept of «managing under duress»). Мұнда Джон Коттердің айтуынша, табыс ішкі құрылымды қайта бейімдеу арқылы сыртқы өзгерістерге байланысты болады¹³⁰. Қытайдың тәсілі цифрлық құралдарды енгізу тәуекелдерді басқару құралына айналу жолын да көрсетеді: DiDi алгоритмдері күдікті мінез-құлықтары бар жүргізушілерді автоматты түрде блоктау үшін реттелді, пайдаланушы сенімін арттырады, бірақ жүргізушілерге қойылатын талаптарды күшейту жағын шектеді.

Дегенмен, DiDi-дің 2021 жылы Қазақстан нарығына шығу әрекеті сәтсіз аяқталды, бизнесті басқару тұрғысынан бұл модельді сыртқы жағдайларға бейімдеудегі негізгі қателерді көрсетеді. DiDi 2021 жылдың мамырында Алматы мен Астанада қызметтерін іске қосты, ол өзінің табысын Мексика немесе Бразилия сияқты басқа дамып келе жатқан нарықтарда қайталауға үміттенді¹³¹. Алайда, 2022 жылдың наурыз айында компания «нарықтағы өзгерістер мен басқа да қиындықтарға» сілтеме жасап, жұмысын тоқтататынын хабарлады¹³². Менеджмент тұрғысынан талдауы сәтсіздіктің бірнеше себептерін көрсетеді. Біріншіден, DiDi Қазақстанның институционалдық ортасының әлсіздігін ескере алмады: Қытайдағыдай қатаң реттеудің жоқтығы және дамымаған цифрлық инфрақұрылым оның деректерді орталықтандырылған бақылауға тәуелді жоғары технологиялық моделін біріктіруді қиындатты. Екіншіден, бейресми жүргізушілер үшін төмен тарифтер мен икемді шарттарды ұсынатын inDriver және Yandex Go сияқты жергілікті ойыншылардың бәсекелестігі DiDi-дің баға артықшылығын жойды. Ақырында, қауіпсіздікке (бейнебақылау, тексеру) қомақты инвестицияны қажет ететін қатаң қытайлық менеджмент моделі тұтынушылар қауіпсіздікке емес, бағаға бағдарланған қазақстандық нарықтың төмен маржа жағдайында қаржылық тұрақсыз болып шықты.

Майкл Портер үшін DiDi-дің Қазақстандағы сәтсіздігін оның саралау стратегиясындағы қателікпен түсіндіруге болады: компания мемлекеттік бақылау және халық тығыздығы жағдайында сәтті болған модельді әртүрлі бәсекелестік күштері бар нарыққа және реттеуші органдар тарапынан әлсіз

¹²⁹ Reuters, Didi Faces Rising Costs After Safety Reforms (2020) <https://clck.ru/3JX5Bi>, қол жеткізілді 05 наурыз 2025ж.

¹³⁰ Cotter, D.P., Leading Change (1996) https://books.google.ru/books/about/Leading_Change.html?id=xpGX1EWL-EMC&redir_esc=y&clckid=54da01b9, қол жеткізілді 12 наурыз 2025ж.

¹³¹ China Money Network, «Didi расширяет бизнес в Казахстане» (Didi Expands Business to Kazakhstan 2021) <https://clck.ru/3JX5mZ>, қол жеткізілді 13 наурыз 2025ж.

¹³² DiDi, Statement on Kazakhstan Operations Suspension (2022) <https://clck.ru/3JX675>, қол жеткізілді 14 наурыз 2025ж.

қолдау көрсетуге тырысты¹³³. Менеджмент үшін бұл локализация қажеттілігі туралы сабақ болды: Ола Үндістандағыдай Қазақстанның бейресми бөлігіне бейімделудің орнына, DiDi жүргізушілерді алшақтататын және шығындарды ақтамайтын қатаң әдісті ұстанды. Қаржылық шығын ондаған миллион долларға бағаланды, ал беделіне нұқсан келтіру DiDiдің Еуразиядағы жағдайын әлсіретіп жіберді, ол да 2022 жылы Ресейден кетіп қалды¹³⁴.

Қазақстан үшін қытайлық модель қауіпсіздік шешімдерін ұсынады: міндетті тексерулер мен бейнебақылау бейресми бөлігімен байланысты тәуекелдерді азайтуы мүмкін. Алайда оны жүзеге асыру үшін Қазақстанда әлі жоқ мемлекеттік ресурстар мен цифрлық инфрақұрылым қажет еді. DiDi сәтсіздігі құрылымдық қолдаусыз және икемділіксіз мұндай шаралар нақты жағдайға жанаспайтынын көрсетеді, дегенмен, деректерді біріктіру сияқты элементтер саладағы ашықтықты жақсартып алады.

Қытай моделі осылайша мемлекеттік бақылау мен цифрлық тәсілдерді қолдану қауіпсіздікті қалай қамтамасыз ете алатынын көрсетеді, бірақ жергілікті жағдайлармен сәйкестікті қажет етеді. DiDi-дің Қазақстандағы сәтсіздігі сыртқы нарықтардағы табысқа жету үшін негізгі бейімделудің маңыздылығын көрсетеді, Қазақстанға реттеу мен басқаруға қосарланған тәсілді дамыту үшін сабақ береді.

Германия.

Германия федералды мемлекет болғандықтан, таксимен тасымалдау ережелерін әрбір федералдық субъект дербес әзірлейді; бұл туралы бірыңғай заң жоқ.

Германиядағы такси операторлары тапсырыстарды қабылдау және өңдеу, жүргізушілерді үйлестіру және тұтынушылар мен жөнелту арасындағы байланысты жеңілдету, жеке жүргізушілермен тікелей үйлестірудің орнына қолданбаға негізделген брондау жүйелері мен диспетчерлік орталықтарды пайдаланумен жұмыс істейді. Операторлар неміс тілін жетік білуі және неміс такси қызметінде жұмыс істеу ерекшеліктерін түсінуі керек, мұнда тек лицензиясы бар жүргізушілерге жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етіледі.

Германияда такси операторы ретінде жұмыс істеудің негізгі талаптары.

Таксиге тапсырыс беру диспетчерлік орталық арқылы немесе оператордың осы жүйелермен жұмыс істей алуын талап ететін ресми қолданбалар арқылы жүзеге асырылады. Операторлар тапсырыстарды қабылдау және сапар туралы ақпарат беру арқылы тұтынушылармен байланысады және олардың жұмысын үйлестіру үшін жүргізушілермен өзара әрекеттеседі.

Германияда тек тиісті құжаттары мен жүргізуші куәлігі бар жүргізушілер ғана жолаушыларды тасымалдай алады, ал көліктер неміс өндірісінде жасалған және қатаң талаптарға сай болуы керек. Бұл ел такси жүргізушісі болғысы келетіндерге үлкен талаптар қояды. Олар бірқатар психологиялық сынақтардан

¹³³ Porter, M.E. «Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors» (1980) https://books.google.ru/books/about/Competitive_Strategy.html?id=Hn1kNE0OcGsC&redir_esc=y&clckid=0b6716a5, қол жеткізілді 20 ақпан 2025ж.

¹³⁴ Forbes, «Didi Exits Russia and Kazakhstan Amid Challenges» (2022) <https://clck.ru/3JX7Su>, қол жеткізілді 23 ақпан 2025ж.

өтуі, Германияны құрылымын меңгеруі, неміс тілін жетік меңгеруі, әрбір көшені білуі, сондай-ақ медициналық тексеруден өтуі керек.

Германияда жүргізуші болып жұмыс істеуге қойылатын негізгі талаптар: жүргізушіде кемінде 2 жыл бұрын берілген В санатындағы жүргізуші куәлігі болуы керек; кем дегенде 21 жаста болуы; Bürgeramt-тен алуға болатын соттылығының жоқтығы туралы анықтама (Führungszeugnis); медициналық анықтама, оның ішінде көз көру дәрежесі туралы анықтама. Сонымен қатар, жүргізушіде жергілікті Straßenverkehrsamt беретін жолаушыларды тасымалдау лицензиясы (P-Schein) болуы керек¹³⁵.

Операторлар қолданбалар мен диспетчерлік платформаларды қоса, сапарларды брондайтын жүйелерді білуі керек.

Қажетті шарттықтар мен талаптар: тілді білу – неміс тілінде еркін сөйлесе білу Германияда такси операторы болып табысты жұмыс істеу үшін өте маңызды. Сонымен қатар, заңнаманы білу қажет, өйткені оператор заңдарда бекітілген жолаушыларды тасымалдау талаптарын, соның ішінде жүргізуші куәлігін және көлік құралдарының қауіпсіздік стандарттарын білуі керек.

Такси тапсырыстарын өңдеу және көліктер құрамын басқару үшін бағдарламалық жасақтамамен жұмыс тәжірибесі бар субъектілер артықшылықтарға ие болады. Операторлар тапсырыстармен жұмыс істеу үшін компьютерді және әртүрлі бағдарламаларды пайдалана білуі керек.

2014 жылы Франкфурт қаласында Сот мобильді қосымша арқылы такси қызметін ұсынатын америкалық Uber компаниясының қызметтерінің біріне тыйым салды.

Тыйым жолаушыларды кәсіби куәлігі жоқ жүргізушілермен байланыстыратын Uberpor қызметіне салынды. Сот шешіміне сәйкес, тыйымды бұзғаны үшін Uber лицензиясы жоқ такси жүргізушісі жасаған әрбір сапар үшін 250 000 еуро (328 225 доллар) көлемінде айыппұл төлейді, ал Амстердамдағы Uber директоры алты айға дейін қамауға алынуы мүмкін. Сот шешімі бойынша заңсыз сапарға шыққан такси жүргізушілері жауапкершілікке тартылмайды.¹³⁶

Германияда Uber екі қосымша агрегаторларды іске қосты - Uberpor және Uberblack. Кәсіби лимузин жүргізушілерімен жұмыс істейтін Uberblack қызметіне Германияда тыйым салынбаған. Бірақ компания «төмен құны» Uberpor өзін еуропалық, атап айтқанда неміс нарығында ілгерілетуде үлкен рөл атқарады.

Германияда жеке таксилер жиі кездеседі, бірақ олардың қызметі заңмен реттелмейді. Ұйымдастырылған такси тасымалдауымен Германияда тек тиісті лицензиялары мен жүргізуші куәлігі бар жүргізушілер ғана айналыса алады, ал көліктер осы мемлекетте шығарылған және қатаң талаптарға сай болуы керек.

2025 жылдың жазында Германияда такси жүргізушілерінің демонстрациялары өтті. Жүргізушілер бәсекелестердің арзан бағасына қарсы ауқымды наразылық ұйымдастырды. Митингке қатысушылар Uber және Bolt сияқты платформалар классикалық такси қызметін бұзады деп есептейді.

¹³⁵ <https://www.profee.com/ru/articles/rabota-v-taksi-dostavke-v-germanii-polnyj-gajd>

¹³⁶ Суд в Германии запретил сервис Uber. <https://www.forbes.ru/news/266811-sud-v-germanii-zapretit-servis-uber>

Жүргізушілер жеңілдетілген бағамен жүруді ұсынатын цифрлық қызметтерге наразылық білдіруде. Олардың пікірінше, Uber және Bolt сияқты платформалар нарыққа нұқсан келтіруде. Мәселе тең емес шарттарда. Агрегаторлар өз тарифтерін белгілей алады, ал дәстүрлі таксилер сапардың нақты тарифтерін сақтауға және міндетті салықтарды төлеуге міндетті. Соның салдарынан олардың табыстары төмендейді, ал шығыстары өсуде. Жеке таксистер Кәсіподағының өкілдері ереже көлік саласында жұмыс істейтіндердің барлығына бірдей болуы керектігін атап көрсетеді. Такси жүргізушілерінің ереуілдері Германияның өзге ірі қалаларында да өткен¹³⁷.

Жапония

Жапонияда жолаушылар мен багажды тасымалдауға қызмет көрсететін өте кең такси желісі бар. Бір ғана Токиода такси қызметін ұсынатын 300-ден астам компания бар және бұл қымбат көлік. Жапонияда тек такси жолаушыларын тасымалдауға арналған жеке заңдар жоқ, бірақ қоғамдық көлік пен әдепке қатысты жалпы ережелер қолданылады. Жапонияда такси қызметі қауіпсіздік пен қызмет көрсету сапасын қамтамасыз етуге бағытталған қатаң ережелермен реттеледі. Негізгі талаптарға жолаушыларды тасымалдауға лицензия алу, белгіленген тарифтерді сақтау және көлік құралдарының техникалық жай-күйі жатады. Дәстүрлі таксилер үшін жолаушылардың жапон этикетінің ерекшеліктерін білу маңызды. Бұл мінсіз сыпайылықта, тазалықта және ең жоғары қауіпсіздік стандарттарында көрінеді. Жүргізушінің сыртқы келбеті: таза ақ көйлек, галстук, арнайы бас киім, ақ қолғап кию. Отырғызу және түсіру жүргізушілер артқы жолаушылар есігін рычагты пайдаланып автоматты түрде болады, сондықтан жолаушылар мұны өздері жасаудың қажеті жоқ. Жүргізушілер өте сыпайы, әңгімелесуге мәжбүрлемейді және жеке шекараларды құрметтейді.

Такси қызметіне қойылатын негізгі ережелер мен талаптар:

Лицензиялау: такси жүргізушілері қатаң лицензияланған, бұл жүргізушілердің біліктілігіне және тасымалдау қауіпсіздігіне кепілдік береді.

Тарифтер: жол жүру құнын мемлекет белгілейді және оны барлық такси компаниялары сақтауы керек.

Техникалық жағдайы: автомобильдер белгілі бір техникалық стандарттарға сай болуы және жүйелі түрде тексеруден өтуі керек.

Уақыт шектеулері: түнгі уақытта такси қызметіне шектеулер бар, әсіресе ірі қалаларда.

Жолаушыларға арналған мүмкіндіктер мен ережелер: жүргізушілер ағылшын тілінде сирек сөйлейді. Түсінбеушіліктерді болдырмау үшін жолаушыларға баратын жердің мекенжайын жапон тілінде жазып алу ұсынылады, сонымен қатар мекен-жайдың алдында жапон тілінде сыпайы сөз тіркестерін, мысалы, пайдалану ұсынылады. Жапонияда сыйақы ақша беру

¹³⁷ Ш. Найманбаева. Водители такси в Германии требуют равных условий 03.07.2025. <https://24.kz/ru/news/in-the-world/718367-voditeli-taksi-v-germanii-trebuyut-ravnykh-uslovij>

күпталмайды және жапондық такси жүргізушілері өте сенімді болып саналады, сондықтан алданып қалуға негіздер жоқ деп саналады.

Такси шақыру үшін елдің көп бөлігін қамтитын GO сияқты арнайы қолданбаларды пайдалануға болады. Таксиге тапсырыс беретін басқа қолданбаларға TAKKUN, Japan Taxi, Tokyo Musen және т.б. кіреді. Жапонияда такси немесе көлікке қоңырау шалуды жеңілдететін басқа такси қызметтері де бар. Мысалы, JapanTaxi барлық 47 префектурада қолжетімді.

Uber такси агрегаторы Токио, Осака, Киото, Нагоя және т.б. ірі қалаларда жұмыс істейді. Дегенмен, Uber компаниясының бағалары дәстүрлі таксилерге қарағанда қымбатырақ, ал ең төменгі жолақы шамамен 823 иенді құрайды. Бұл елде JapanTaxi және Uber-ден басқа шетелдік DiDi, MOV және Grab компаниялары да жұмыс істейді.

Taxi GO – Жапониядағы ең үлкен көлік жүргізуші қолданбасы (нарық үлесі 80%-дан астам), ағылшын тілінде қолжетімді. Жапонияда сапарларды бөлісу заңсыз, сондықтан бұл қолданбалар бар такси компанияларымен жұмыс істейді (олар Жапониядағы такси шақыру қолданбаларына көбірек ұқсайды).

Екі қолданба да несие карталардан алынатын такси ақысының үстінен шағын қосымша ақы алады, сондықтан қолма-қол ақшамен айналысудың қажеті жоқ. Uber және Taxi GO такси компаниясы алатын жолақыға 100 иен көлемінде комиссия қосады. Екі қолданба да байланыстың қиындықтарын жояды: жүргізуші қолданбадан жолаушының қайда бара жатқанын біледі. Екі қолданба да ірі қалаларда жақсы жұмыс істейді.

Жапониядағы таксимен жүрудің ерекшелігі: қала орталығында қосымшаны пайдаланудың қажеті жоқ, көшеде қол бұлғау арқылы такси ұстау әлдеқайда жылдам.

Жапонияда такси агрегаторлары қауіпсіздік пен қызмет көрсетудің жоғары деңгейін қамтамасыз ететін қатаң ережелермен реттеледі. Айырықша ерекшелігі - автомобильдердің гибриді дизайны, мысалы, Toyota JPN Taxi және жүргізуші ішкі жағынан басқарылатын есіктерге арналған электр жетекті енгізу. Жапониядағы барлық таксилер тек арнайы лицензиясы бар жүргізушілермен жұмыс істеуі керек. Жеке тұлғалар заңды түрде такси қызметін ұсына алмайды.

Бірақ 2025 жылдан бастап Жапония үкіметі жүргізушілердің өздеріне тиесілі таксилерге қойылған шектеулерді жеңілдетуге дайындалуда. Бұл қадам облыстардағы қоғамдық көліктердің жағдайын жақсарту мақсатында жасалып отыр¹³⁸.

Қазіргі уақытта тәуелсіз таксилер тек ірі қалаларда ғана жұмыс істей алады. Дегенмен, басқа жерлерде такси компаниялары соңғы жылдары қызмет көрсетуді қысқартқандықтан, көптеген тұрғындардың жүріп-тұруы қиынға соғады. Коронавирустық пандемия такси компанияларының кірісіне әсер етті, өйткені көптеген жүргізушілер зейнеткерлікке шыққан.

¹³⁸ Правительство Японии готовится ослабить ограничения на такси, управляемые владельцами.
<https://masakaru.ru/byt-prostykh-yaponcev/jekonomika/pravitelstvo-japonii-planiruet-razreshit-rabotu-taksi-s-voditeljami-vladelcami-po-vsej-strane.html>

Көлік саласындағы уәкілетті орган сарапшылар тобы өткізген талқылаулар негізінде ұсынылған ырықтандыру бойынша нұсқаулықтарды дайындады. Нұсқаулықта кемінде бір жыл тәжірибесі бар жүргізушілерге елдің кез келген жерінде такси жүргізушісі болып жұмыс істеуге рұқсат етілуі керек делінген.

Нұсқаулықтар сонымен қатар қалалардан тыс жерлерде жас шектеуін негізінен 75-тен 80-ге дейін көтеруді талап етеді. Жүргізушілер жергілікті такси компаниялары жүргізетін медициналық тексеруден өтуі керек¹³⁹.

Жапония 2025 жылдың наурыз айынан бастап автомобиль көлігіндегі «Арнайы дағдылар» мәртебесіне тестілеу жүргізіп жатыр. Жұмысқа қабылданатын автобус, такси және жүк көлігі жүргізушілерінің жоспарлы саны 24 500 адамды құрайды. Халықаралық жүргізуші куәлігінің болуы «Арнайы дағдылар» жүргізуші болып жұмыс істеуге құқық бермейді¹⁴⁰.

Австралия

Австралияда үкімет такси тасымалдау саласындағы интернет-платформада бұрынғы дәстүрлі компаниялардың қызметін және жаңа агрегаторлық компанияларды реттеудің бір түрін интеграциялауды (біріктіруді) жүзеге асырды. Барлық дерлік штаттар 2015-2017 жылдары Uber компаниясының және соған ұқсас қызметтерді заңдастырды, сонымен қатар дәстүрлі таксилер үшін кейбір шектеулерді алып тастады. Мысалы, Виктория штаты дәстүрлі такси жүргізушілеріне берілетін лицензиялар санына шектеуді алып тастады және бұрынғы такси компанияларының қымбат төлемдерінің орнына Uber агрегаторы жүргізушілері үшін тағайындалған төменірек жылдық төлемді енгізді.

Енді әрбір штатта жүргізушілер жеке тасымалдаушының аккредитациясын алып, өздерінің заң бұзушылықтар тарихын тексеріп, көлікті тексеруден өтуі керек. Заң талаптарына сәйкестікті бақылау штаттардың көлік департаменттеріне жүктелген. Қалааралық және мемлекетаралық жеке сапарларға тыйым салынбайды. Алайда, егер мұндай бағыт мемлекеттік шекараны кесіп өтсе, жүргізушіде жаңа тапсырманы қабылдау үшін жолаушыны әкелген мемлекетте рұқсат қағазы болуы керек. Іс жүзінде ұзақ қашықтыққа сапарлардың көпшілігі бір реттік жағдайлар болып табылады және қатаң бақылаудан тыс болады, өйткені басқа мемлекетке келген кезде электрондық қолданба жүргізушіге ол қайтып келгенше жаңа тапсырыстар бермеуі мүмкін.

Австралияның бір ерекшелігі - белгілі бір жағдайларда үкіметтің бағаны бақылауға белсенді қатысуы: мысалы, Жаңа жыл қарсаңында немесе орман өрті болғанда эвакуациялау кезінде олар агрегаторлардан өте жоғары баға есептеу құралдарын өшіруді талап етті. Қалыпты жағдайда нарықтық баға еркін жұмыс істейді және оның арқасында қызметтер қалалық тасымалдауды да, қалааралық тасымалдауларды да қамтиды.

¹³⁹ Правительство Японии планирует разрешить работу такси с водителями-владельцами по всей стране. <https://russiajapansociety.ru/?p=52393>

¹⁴⁰ Можно ли работать в Японии водителем такси, грузовика или автобуса!? <https://japancareer.uz/ru/posts/266>

Бөлімше бойынша қорытынды.

АҚШ, Ұлыбритания, Үндістан, Германия, Қытай және өзге де алыс шетелдік мемлекеттерде такси агрегаторларының қызметтерін реттеу және басқарудағы шетелдік тәжірибе ұлттық тәсілдердің әртүрлілігін көрсетеді: АҚШ-тағы икемділік пен әлеуметтік қорғаудан Ұлыбританиядағы қатаң лицензиялауға, Үндістандағы бейресмилікке бейімделуге және Қытайдағы орталықтандырылған бақылауға дейін. Бұл модельдер Еуропадағы Uber жанжалы немесе жергілікті жағдайларды елемей негізгі сәтсіздіктерге әкелген Қазақстандағы DiDi агрегаторының сәтсіздігі сияқты жергілікті ережелердің операциялық процестер мен платформалардың беделіне әсерін келтіреді. Қазақстанмен салыстырғанда шетелдік тәжірибелер қауіпсіздікті, бәсекелестікті және бейресми бөлігінің біріздендіруін жақсартудың шешімдерін ұсынады, бірақ олардың сәтті бейімделуі құрылымдық және экономикалық ерекшеліктерді есепке алуды талап етеді, олар төменде жұмыстың өзге бөлімшелерінде талқыланады.

Жапонияда такси агрегаторлары қауіпсіздік пен қызмет көрсетудің жоғары деңгейін қамтамасыз ететін қатаң ережелермен реттеледі.

2.2.2 ТМД елдерінде такси қызметін құқықтық реттеу және бизнес-әкімшілендіру

Кеңес үкіметі тұсында жолаушылар такси қызметін құқықтық реттеу мен бизнес басқару бүкіл мемлекет бойынша бірдей болған. Соңғы 30 жыл ішінде әрбір мемлекет өзінің дербес экономикалық саясатын және дербес құқықтық реттеу мен басқаруды жүргізіп келеді, сондықтан мәселенің жағдайын ТМД-ның бірнеше елдерінің мысалында қарастыруды ұсынамыз.

Айта кетерлігі, посткеңестік елдерде дәстүрлі такси компаниялары әлі күнге дейін сақталған, сонымен бірге электронды платформаға негізделген такси компаниялары да 10 жылдан астам жұмыс істеп келеді. Сонымен қатар, көптеген ТМД елдерінде такси агрегаторлары қызметінің басым бөлігін Яндекс агрегаторы атқарады. Бұл холдингің бас компаниясы 2004 жылы Голландияда «Yandex акционерлік қоғамы» ретінде тіркелген. Ресейде ол «Яндекс» жауапкершілігі шектелген қоғамы санатындағы еншілес компаниясы ретінде тіркеліп, қызмет көрсетеді¹⁴¹.

ТМД елдеріне ортақ жағдай ол агрегаторлардың көпшілігі бір үлгі бойынша жұмыс істейді: олар такси компанияларын немесе лицензиясы бар жеке жүргізушілерді өз бағдарламасына қосады, тапсырыстарды қабылдауға өтінім береді және олардан бұл үшін белгіленген ақшалай комиссия алады. Такси компаниялары агрегаторлардың серіктестеріне айналады және клиенттерді тарту және тұрақты тапсырыстар саны туралы ойланудың қажеті оларда болмайды.

¹⁴¹Где зарегистрирована компания
https://yandex.ru/q/question/gde_zaregistrirovana_kompaniia_iandeks_7db1384f/

"Яндекс"?

Такси компаниялары тек жүргізушілер үшін жауап береді, ал жүргізушілер тұрақты тапсырыс санымен қамтамасыз етіледі.

Агрегатор серіктестері бастапқыда бірқатар артықшылықтарды атап өтеді: тапсырыстардың тұрақты санын қамтамасыз ету; дайын бағдарламамен және қосымшалармен жұмыс істеу; қолайлы тарифтер мен бонустар болуы.

Дегенмен, уақыт өте келе кемшіліктер пайда бола бастайды. Серіктес компаниялардың шолуларына сәйкес, топ агрегаторлар шағын такси қызметтерін сіңіріп, оларды өз еркіне тәуелді етеді және жүргізушілерге зиян келтірместен тарифтік мөлшерлемелерді өзгертеді. Мұндай рұқсат етілмеген әрекеттерден кейін наразы такси компаниялары қайтадан өздері үшін жұмыс істегісі келеді, бірақ жол ақысы бойынша платформалық компаниялармен бәсекелестікке төтеп бере алмайды. Мұндай жағдайда өзінің дербес атауымен өзінің агрегаторын құрып, басымдылыққа ие агрегаторлардың қоластынан шығудың жолы болуы мүмкін. Диссертациямыздың негізгі бір мақсаты ретінде без де осындай жолды әрі қарай қарастырамыз.

Беларусь.

Беларусь Республикасында соңғы онжылдықта басым тасымалдаушы «Яндекс» болды, ол ел экономикасы үшін белгілі бір проблемаларды тудырды.

Таксимен тұрақты емес тасымалдау саласын құқықтық реттеудегі маңызды қадам ретінде Беларусь Республикасы Президентінің 2024 жылғы 25 қаңтардағы № 32 «Жолаушыларды автомобильмен тасымалдау туралы» Жарлығының жариялануы болды¹⁴². Осыдан кейін «Автомобиль көлігі және автомобиль көлігімен тасымалдау туралы» Заңға өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы 2024 жылғы 14 тамыздағы Беларусь Республикасының Заңы қабылданды. Осы заң автомобиль көлігін, оның ішінде жолаушылар тасымалы саласын реттейді және такси диспетчерлерінің қызметін және тасымалдауды ұйымдастыруды қоса алғанда, осындай қызметті жүзеге асырудың ұғымдарын, талаптары мен тәртібін айқындайды¹⁴³.

Осы Заң сондай-ақ «Тұрақсыз қызмет көрсетудегі жолаушыларды автомобильмен тасымалдау тізілімі» мемлекеттік ақпараттық ресурсын құру туралы № 32 Жарлықтың ережелерін қамтиды, сондай-ақ диспетчерлер мен тасымалдаушылардың ақпараттық жүйелер мен ресурстарға қол жеткізу және пайдалану тәртібін, тапсырыстарды есепке алу тәртібін айқындайды. Заңға сәйкес автомобиль тасымалдарының тізілімі қалыптастырылады және жүргізілуде, оған Көлік және коммуникация министрлігінің Көлік инспекциясы жауапты.

Аталмыш Заң заңды тұлғалардың, соның ішінде Көлік инспекциясы мен такси диспетчерлерінің өкілеттіктері мен міндеттерін айқындайды.

¹⁴² Указ Президента Республики Беларусь от 25 января 2024 г. №32 «Об автомобильных перевозках пассажиров». <https://etalonline.by/document/?regnum=P32400032>

¹⁴³ Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. №278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» с изм. И доп. 2024 г. <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H10700278>

Қазір Беларусьтегі такси тасымалдауды ұйымдастырушылардың барлығы «диспетчерлер» деп аталады. Заңда «Жолаушыларды тұрақты емес тасымалдау жөніндегі диспетчер» белгілі бір аумақта жолаушыларды тұрақты емес тасымалдаудың технологиялық процесін ұйымдастыру және басқару, оның ішінде тұрақты емес жолаушыларды тасымалдауға тапсырыстарды қабылдау және беру, анықтамалық, ақпараттық, консалтингтік және компьютерлік телекоммуникация қызметтерін қоса алғанда, ғаламдық телекоммуникация қызметтерін қоса алғанда, ғаламдық интернет желісін пайдалану жөніндегі қызметтерді көрсететін заңды тұлға болып табылады.

Жаңа заңнамаға сәйкес, 01.11.2024 жылдан бастап осындай қызмет еңбек шарттары бойынша басқа жеке тұлғаларды тарта отырып (немесе тартусыз) тұрақты емес қызметте автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын дара кәсіпкерлер Тізілімге мынадай мәліметтер енгізілген жағдайда ғана қызметтің осы түрін жүзеге асыра алады:

жолаушыларды автомобильмен тасымалдауды тұрақты емес нысанда жүзеге асыратын автотасымалдаушы ретінде қызмет көрсетуі туралы;

тұрақты емес қызметте жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдау қызметтерін көрсету үшін пайдаланылатын көлік құралдары, оның ішінде таксилер туралы;

тұрақты емес қызметте автомобильмен жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыратын көлік құралдарының жүргізушілері туралы.

Беларусь Республикасының аумағында орналаспаған және (немесе) Ақпараттық жүйелердің мемлекеттік тізілімінде тіркелмеген ақпараттық жүйелер мен ресурстарды пайдалана отырып, автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыруға тыйым салынады. Диспетчерлер тапсырыстарды (орындалған және орындалмаған), оның ішінде ақпараттық жүйелер мен ресурстарды пайдалана отырып түскен тапсырыстарды белгіленген нысан бойынша есепке алуға міндетті. Тасымалдаушылар сондай-ақ мәліметтерді Тізілімге уақтылы енгізуді, оған өзгерістер енгізуді қамтамасыз етуге міндетті; жолаушыларды автомобильмен тасымалдауды орындауды бейнежазбаға түсіруді жүзеге асыруға және кабинада бейнежазбаның болуы туралы ақпаратты орналастыруға да міндеттеледі.

Тізілімге енгізу үшін тасымалдаушы көлік инспекциясына келесі құжаттарды ұсынуы керек:

Көлік құралы туралы мәліметтер: мемлекеттік тіркеу нөмірі, VIN, маркасы, үлгісі, шығарылған жылы, шамақ түсі.

Жүргізуші туралы мәліметтер: тасымалдаушымен жасалған еңбек шарты туралы мәліметтер, біліктілігін арттыру туралы сертификат (такси үшін В санаты) және такси жүргізушілеріне арналған бағдарлама бойынша оқудан өткені туралы куәлік.

Көлік құралының техникалық жағдайын растау: көлік құралы техникалық байқаудан өтуі керек.

Енді тасымалдаушылар электронды түбіртектерді қолдануы керек. Түбіртекте мыналар туралы мәліметтер болуы керек: диспетчер, тасымалдаушы, маршрут, құны.

Мұндай жаңа талаптар «Яндекс. Такси» сияқты электронды платформа қызметтеріне де қатысты.

Uber халықаралық онлайн автокөлікке тапсырыс беру қызметі Беларусь нарығына 2015 жылдың қарашасында кірді. 2016 жылы Беларусьтің Салық және алымдар министрлігі мен Uber компаниясы ынтымақтастық және өзара әрекеттесу туралы келісімге қол қойды¹⁴⁴. Дара кәсіпкер тасымалдаушы ретінде Uber қызметі арқылы алынған жолаушы-клиенттердің тапсырыстарын орындайды.

Uber - Беларусь Республикасының салық органдарында тіркелмеген шетелдік ұйым. Клиенттер тікелей Uber шоттарына тасымалдауға тапсырысты орындау үшін төлейді. Uber осы ақшадан 25% сыйақысын сақтай отырып, жолаушылардан тапсырыстарды орындау үшін алған ақшаны апта сайын дара кәсіпкерге аударады (дара кәсіпкердің электрондық поштасына алдын ала есеп беру арқылы). Айдың соңғы күні Uber жұмыстың аяқталғаны туралы сертификат береді.

Ал 2017 жылдың шілдесінде «Uber» және «Yandex. Taxi» такси қызметтерін біріктіру туралы шешім қабылдады. Біріктіру мақсаты екі компанияның клиент үшін күресте жүргізіп жатқан бағалар қақтығысын тоқтату болды.

Алайда «Яндекс. Такси» және осыған ұқсас электронды платформалар диспетчер екенін мойындағысы келмейді. Жолаушылар тасымалы нарығындағы делдалдар мәселесі осыдан туындайды.

«Яндекс. Такси» такси көліктерінің диспетчері екенін мойындаса, заң бойынша тапсырыстар үшін ақша тікелей тасымалдаушыға, такси фирмаларының иелеріне түседі. Бұл ақшадан тасымалдаушылар тапсырыстарды қабылдау және жіберу қызметтерін көрсеткені үшін Яндекс. Таксиге төлеуі керек.

Бірақ қазір жағдай мүлдем керісінше: Яндекс алдымен ақшаны түгел өзі алады, содан кейін өзінің комиссиясынан қалған ақшаны тасымалдаушыларға жібереді.

Қазіргі уақытта Яндекс Беларусьте монополист ретінде танылды¹⁴⁵. Шын мәнінде, 10 жыл бұрын Беларусьте ондаған такси компаниялары жұмыс істеген. Бұл ретте салауатты бәсекелестік орын алған және әр адам өзіне сәйкес келетін белгілі бір критерийлер бойынша такси қызметін таңдай алған. Бірақ 2015 жылдан бастап, яғни Uber, содан кейін Яндекстің келуімен жағдай күрт өзгерді. Қазіргі уақытта Беларусьтегі такси нарығының 90% Яндекске тиесілі. Қалған 10% өмір сүре алған бірнеше такси қызметтерін және агрегаторсыз жұмыс

¹⁴⁴ Источник: <https://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2016/november/21882/> – Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.

¹⁴⁵ Установлено доминирующее положение Яндекс Go. <https://www.mart.gov.by/news/novost/ustanovleno-dominiruyushchee-polozhenie-yandeks-go/>

істейтіндерді, яғни дәстүрлі таксилерді қамтиды. Жаңа заңнамаға сәйкес, кез келген агрегатор тізілімге диспетчер ретінде тіркеліп, одан кейін сол тізілімге енгізілген тасымалдаушылармен ғана жұмыс істеуі керек. Мұндай жүйе ең алдымен тұтынушыны қорғайды. Өйткені, азаматтық құқығы бұзылса, жолаушылардың құқығын мемлекет қорғай алады.

Бұл ретте Беларусьте 2025 жылдан бастап ұлттық такси операторын/агрегаторын құру мәселесі шешілуде. Қазірдің өзінде нарықта бар агрегаторларға балама беларусьтік телекоммуникациялар, АКТ және контент-қызметтердің танымал провайдері — А1 компаниясы шығарған ұлттық сервис болады¹⁴⁶. Біздің диссертациялық жұмысымыздың басты міндеті ретінде ұлттық дербес такси агрегаторын құруды ұсыну болғандықтан, осы Беларусь компаниясының аздаған жобаларын келтірейік.

Бұл компанияның бір мақсаты ретінде тасымалдаушыларға бизнесті арзандату, бұл үшін барлық жағдайды жасау деп белгіленген. Оның ішінде агрегатордың комиссиясының деңгейін басты бәсекелестен, яғни «Яндекс» компаниясынан, төмен тағайындау. Екіншіден, жүргізушілердің электр көлігін қуаттауға 10 пайыздық жеңілдік беретін серіктеспен келісімге қол қойылды. Сондай-ақ сақтандыру компанияларымен жүргізушілердің жауапкершілігін сақтандыруға және көлік құралдарына жеңілдіктер жасау, сондай-ақ жүргізушілердің көлік құралдарын қолайлы шарттармен және аванстық төлемсіз сатып алуға көмектесу үшін қаржы ұйымдарымен келіссөздер жүргізіліп жатыр. Сонымен қатар, ережеге сәйкес, енді әрбір такси көлігінде бейнежазба құралы және жұмысқа байланысы бар телефон болуы керек туралы талаптарын А1 компаниясы жүзеге асыруға толығымен дайын¹⁴⁷.

А1 агрегаторымен бірге Беларусьте 2025 жылы «Wildberries» компаниясы құрған жаңа платформалық такси жүйесі өз қызметін бастады. Компания жолаушылар тасымалы тізіліміне диспетчер ретінде енгізілген «Оператор В.Б. Такси» атаулы заңды тұлға санатындағы операторын тіркеді¹⁴⁸.

Осындай және өзге де сипаттамалар болашақта біз ұсынатын отандық компанияға да қажетті болады деген пікірдеміз.

Ресей.

Алғашқы мобильді такси қызметі Ресей нарығында 2010 жылы пайда болды. Бұл өз карталарымен біріктірілген мобильді қосымшаны ұсынған «Яндекс Такси» болды. Жұмыс істеу қағидаты құрылған күннен бастап осы кезге дейін өзгеріссіз қалды - агрегатордың жеке такси паркі жоқ, компания нарықта жұмыс істеп тұрған компанияларға тапсырыстарды беретін делдал ретінде әрекет етеді. Яндекстен басқа Ресейде Vezet, Максим және т.б агрегаторлар жұмыс істейді.

¹⁴⁶ В Беларуси появится новый диспетчер такси! На рынок перевозок выходит один из мобильных операторов. <https://newgrodnno.by/society/v-belarusi-poyavitsya-novyj-dispatcher-taksi/>

¹⁴⁷ В Беларуси появится новый диспетчер такси! На рынок перевозок выходит один из мобильных операторов. <https://newgrodnno.by/society/v-belarusi-poyavitsya-novyj-dispatcher-taksi/>

¹⁴⁸ На рынок Беларуси вышло новое такси. <https://abw.by/news/rb/2025/09/08/na-rynok-belarusi-vyshlo-novoe-taksi>

Тапсырыстардың едәуір бөлігі агрегаторлардың мобильді қосымшалары арқылы тікелей қабылданады, өйткені бұл тұтынушылар үшін мекенжайды, алып кету орнын, төлем әдісін көрсету және диспетчермен телефонмен сөйлесу қажеттілігінің болмауы жағдайында ыңғайлы. Соңғы уақытқа дейін Ресейдегі агрегаторлар нарығы арнайы заңдар болмаған кезде қызмет еткен. Агрегаторлар – ақпараттық делдалдар ретінде, ал жүргізушілер – жеке тасымалдаушылар деп саналып, ал оларға қойылатын талаптар мемлекеттің аймақтары бойынша айқындалған.

2023 жылдың 1 қыркүйегінде таксилер туралы бірыңғай федералды заң күшіне еніп, бұрынғы ережелерді айтарлықтай өзгертті (№580 Заң)¹⁴⁹. Енді әрбір жүргізуші жолаушыларды тасымалдау үшін аймақтық органның (мысалы, Мәскеу көлік департаментінің) рұқсаты болуы керек. Жүргізушілер «Такси» атаулы федералдық мемлекеттік ақпараттық қызметтің жүйесіне қосылуы қажет және жүргізушінің азаматтық құқықтық жауапкершілігін сақтандыру полисі болуы керек.

Сонымен қатар, агрегаторлар (Яндекс сияқты) рұқсаты жоқ жүргізушілерге тапсырыс беруге және мемлекетке барлық сапарлар туралы деректерді беруге мүмкіндік бермеуі керек. Бұл шаралар жүргізушілердің санына әсер етті, себебі көпшілігі құжат ала алмай қалды, ал 2024 жылдың басына қарай әуелі заңға сай болған жүргізушілердің жартысына жуығы нарықты тастап кетті. Дегенмен, жаңа ережелер нарықтағы қауіпсіздікті жақсартады деп күтілуде. Заң қалааралық сапарларды ерекше ажыратпайды - оларға бірдей ережелер қолданылады. Іс жүзінде агрегаторлар жүздеген километрге (мысалы, Мәскеуден көршілес аймақтарға) сапарларға тапсырыс беруге бұрыннан рұқсат беретін.

Такси қызметін құқықтық реттеу қажеттілігі туралы мәселе Ресейде шамамен он жыл бұрын көтерілген болатын. Ол елде 2016 жылдан бері такси агрегаторларының қызметін реттеу мәселесі көтеріліп келеді. Сол кезде № 69583-7 «Ресей Федерациясының кейбір заңнамалық актілеріне жеңіл такси арқылы жолаушылар мен багажды тасымалдау қызметін мемлекеттік реттеуді жетілдіру бөлігінде өзгерістер енгізу туралы» заң жобасында бірінші рет Ресей Федерациясында жеңіл такси қызметі қарастырылған болатын. Заң жобасында заңды тұлғалардың және дара кәсіпкерлердің электрондық байланыс құралдары арқылы жеңіл таксилермен жолаушыларды және багажды тасымалдау қызметтерін көрсету қажеттілігі туралы ақпаратты алу және мұндай ақпаратты тасымалдаушыларға немесе такси жүргізушілеріне кез келген тәсілмен беру (ақпараттық-диспетчерлік қызмет) жолдары да қарастырылған болатын. 2017 жылы «Автомобиль көлігі және қалалық жерүсті электр көлігі» Жарғысына «жолаушыларды тасымалдаудың интернет-агрегаторы» деген түсінікті енгізу бойынша өзгерістер енгізу туралы нақты ұсыныстар жасалған болатын (№ 219116-7 заң жобасы).

¹⁴⁹ Федеральный закон «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в РФ, о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». <https://petscar.ru/laws/federalnyj-zakon-n-580-fz-novyj-zakon-o-taksi-2023.html>

2018 жылы № 481004-73 заң жобасы, ал 2019 жылы «Жеңіл таксиге тапсырыс беру қызметі» тұжырымдамасын енгізуді ұсынған № 864881-7 заң жобасы пайда болды, ол цифрлық платформаларға да қатысты болуы мүмкін болған, өйткені бұл қызметке кез келген байланыс құралдарын, соның ішінде Интернетті пайдалануға мүмкіндік беретін әрекеттер жатқызылған.

Қазіргі күнге қарай жоғарыда аталған заң жобаларының ешқайсысы қабылданған жоқ, бірақ жалпы үрдісті айқын анықтауға болады - цифрлық такси платформаларын реттеуді құру бойынша едәуір әрекеттер жасалғанын білдіреді. Сонымен қатар, 2007 жылғы 8 қарашадағы № 259-ФЗ «Автомобиль көлігі және қалалық жерүсті электр көлігі жарғысы» сандық платформалардың қызметіне байланысты тасымалдауды реттеуге арналмаған такси қызметтерін реттеу үшін күшінде. Бірақ ол Жарғы қазіргі заманның талаптарын ескермейді, мысалы, жауапкершілікті сақтандыруға, жүргізушілерге рұқсат алуға және т.б.

№ 580-ші Заңның «Жолаушылар мен багажды жолаушылар таксиімен тасымалдау жөніндегі қызметті жүзеге асыру негіздері» атаулы 3-бабына сәйкес жолаушылар таксиімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қызметі тек рұқсат негізінде жүзеге асырылады.

Рұқсат заңды тұлғаға, дара кәсіпкерге немесе жеке тұлғаға беріледі және рұқсаттың қолданылуы тоқтатыла тұрған немесе жойылмаған жағдайда, олар туралы мәліметтер жолаушылар таксиінің өңірлік тізіліміне енгізілетін көлік құралдарын пайдаланатын жолаушылар таксиімен тасымалдаушылардың аймақтық тізіліміндегі жазбамен расталады.

Жеке тұлға өз қызметін «Интернет» ақпараттық-телекоммуникациялық желісін пайдалана отырып жүзеге асыратын жолаушылар таксиіне тапсырыс беру қызметімен осы Федералдық заңның 20-бабында көзделген шарт жасасқаннан кейін жолаушылар мен багажды жолаушылар таксиімен тасымалдау жөніндегі қызметті жүзеге асыруға құқылы.

Такси туралы 29.12.2022 жылғы № 580-ФЗ Федералдық заңы көптеген себептер бойынша жолаушыларды тасымалдау қауіпсіздігін жақсартады. Атап айтқанда, Заңмен «Бірыңғай тізілімдер» енгізілді, олар Тасымалдаушылар мен такси көліктерінің аймақтық тізілімдері, сондай-ақ Бірыңғай федералды ақпараттық жүйе («Такси» Федералдық мемлекеттік ақпараттық жүйе) болып табылады.

Өңірлерде үш міндетті тізілім бар:

1. Тасымалдаушылар тізілімі – рұқсаттар мен жүргізушілердің мәртебесі туралы мәліметтерді қамтиды: тасымалдауды жүзеге асыратын заңды тұлғалар, дара кәсіпкерлер және өзін-өзі жұмыспен қамтыған жеке тұлғалар туралы мәліметтер; байланыстар мен тасымалдаушылардың деректемелері; жүргізуші куәліктерінің нөмірлері мен берілген күндері; OSAGO саясатының нөмірлері мен жарамдылық мерзімі; тасымалдаушыларды тізілімге енгізу күндері; такси қызметімен жасалған келісім-шарттардың нөмірлері мен мерзімі, осындай келісім-шарттардың қолданылу мерзімі.

2. Такси тізілімі – көліктер, олардың иелері, жүргізуге рұқсат етілген жүргізушілер туралы ақпарат.

3. Таксиге тапсырыс беру қызметтерінің тізілімі – ол агрегаторлардың техникалық құралдары туралы ақпарат болып табылады: тапсырыстарды қабылдау, сақтау, өңдеу және беру үшін техникалық құралдар орналасқан мекенжайлар.

Бұл тізілімдерге енгізілмей таксиде жұмыс істеу мүмкін емес.

Агрегаторлар жолаушылар алдында жазатайым оқиға болған жағдайда жауапты болады, егер өтінішті лицензиясы жоқ жүргізуші жасаған болса.

Дара кәсіпкерлер мен өзін-өзі жұмыспен қамтығандардың жүргізушілері жұмыс істеуге рұқсат алып, облыстық тізілімде тіркелуі керек. Ауыр қылмыс жасағаны үшін сотталған, төленбеген айыппұлдар мен жол қозғалысы ережелерін қайталап бұзған азаматтарға таксиде жұмыс істеуге тыйым салынды. Сапар алдындағы медициналық тексеруден өту және көліктің техникалық жағдайын бақылау талаптары сақталады.

Енді таксиге тапсырыс беру қызметтері (агрегаторлар) тасымалдаушылармен шарттық қарым-қатынаста болуы және тапсырыстарды беру талаптарын орындауы керек.

Өзін-өзі жұмыспен қамтығандар такси жүргізушісі болып жұмыс істей алады, бірақ олар тапсырыс беру қызметімен келісім-шарт жасаса және тасымалдаушылар тізіліміне жазу сияқты басқа талаптарды орындаса ғана. Такси қызметін жүзеге асыруға арнайы рұқсат алу (аймақтық тізілімге жазу) дара кәсіпкерлер, өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлғалар және такси компаниялары үшін міндетті болып табылады.

Заң нарыққа қатысушылардың барлығының жауапкершілігін күшейтіп, жолаушылар қауіпсіздігін арттыру мақсатында такси қызметіне бақылауды күшейтеді.

29.12.2022 жылғы № 580-ФЗ Федералдық заңы саланың түбегейлі реформасы санатында болды. 2025 жылы ол оңды да, қарама-қайшылықты да көрсетті: қауіпсіздік артты, бірақ шағын қалалар мен қосалқы жүргізушілерге жаңа талаптарға бейімделу қиындай түсті.

2025 жылғы мамырда «Ресей Федерациясында жолаушылар мен багажды жеңіл таксилермен тасымалдауды ұйымдастыру туралы, Ресей Федерациясының кейбір заңнамалық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Федералдық заңның 9 және 10-баптарына өзгерістер енгізу туралы және Ресей Федерациясының заңнамалық актілерінің кейбір ережелерін Ресей Федерациясының заңнамалық актісі деп тану туралы» жаңа Федералдық заң қабылданды (2026 жылдан бастап қолданысқа енгізіледі).¹⁵⁰

Осы Заңға сәйкес, 2033 жылғы 1 қаңтардан бастап автокөлікті такси есебіне енгізудің жалғыз критерийі – алынған «локализация баллдарының» саны болады. Ресейде такси тасымалдауға арналған «локализация баллдары» автомобиль өндірісін оқшаулау дәрежесін, яғни Ресей Федерациясының

¹⁵⁰ Федеральный закон от 23.05.2025 г. № 116-ФЗ «О внесении изменений в статьи 9 и 10 Федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»». <http://www.kremlin.ru/acts/bank/51932>

аумағында орындалатын ресейлік құрамдас бөліктер мен өндірістік операциялардың үлесін бағалау жүйесі болып табылады.

2026 жылдың 1 наурызынан бастап автокөлік такси қызметін атқара алуы үшін ол осындай ұпайлардың белгілі бір санын жинауы керек (мысалы, 2026 жылы 3200 балл), немесе арнайы инвестициялық келісімшарт бойынша шығарылуы керек.

Бұл өзгерістер отандық автоөнеркәсіпті қолдауға және бүкіл Ресейде жолаушылар такси қызметінің сапасын арттыруға бағытталған.

Жаңа ережелер 2033 жылға дейін кезең-кезеңімен енгізіледі. Атап айтқанда, 2022 жылдың 1 наурызы мен 2025 жылдың 1 наурызы аралығында жасалған Арнайы инвестициялық контракт бойынша шығарылған автокөліктер такси реестріне енгізілуі мүмкін. Осы күннен кейін бұрын қол қойылған келісімдер бойынша жасалған модельдер Ресей Федерациясы Үкіметінің мақұлдауын талап етеді.

2028 жылдың басынан бастап локализацияның қажетті деңгейі жоқ импорттық автокөліктерді пайдалану тек арнайы рұқсат болған жағдайда ғана мүмкін болады. 2033 жылдың 1 қаңтарынан бастап такси қызметін тек оқшаулаудың бекітілген деңгейіне сәйкес келетін автокөліктер ғана жүзеге асырады. 2033 жылдан кейін талаптардың сақталуын бақылау такси тіркелімі арқылы жүзеге асырылады, онда әрбір автокөліктің маркасы, моделі, VIN және шығарылған жылы жазылады. Белгіленген стандарттарға сәйкестігіне сынақтан өткен көліктер ғана такси ретінде қызмет ете алады.

2018 жылы Ресей Жоғарғы Соты өзінің № 26 қаулысында «Клиент жолаушылар мен багажды тасымалдау шартын жасасу үшін жүгінген тұлға, егер бұл адам тасымалдау шартын өз атынан жасаса немесе шартқа қол қойған жағдайда, жолаушы алдында тасымалдау кезінде келтірілген залал үшін жауапты болады» деп көрсетілген. Интернет-ресурстағы ақпарат, шарт жасасу кезінде тараптардың хат алмасуы және т.б., адал азамат-тұтынушы тасымалдау шарты тікелей осы тұлғамен жасалған, ал нақты тасымалдаушы оның қызметкері немесе тасымалдау міндеттемелерін орындауға тартылған үшінші тұлға болып табылады деген тұжырым жасаған»¹⁵¹.

Яндекс Такси, Максим, Citymobil және басқалары сияқты агрегаторлар ресми түрде такси тасымалдау нарығының қатысушылары ретінде танылды. Олар берілген тапсырыстардың дұрыстығына жауапты және жүргізушілердің жұмысқа рұқсаты бар-жоғын тексеруге міндетті. Агрегатор тапсырыстарды заңсыз тасымалдаушыларға жүйелі түрде беру үшін бұғатталуы мүмкін.

Өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлғалар дара кәсіпкер ретінде тіркелмей, бірақ таксиге тапсырыс беру қызметімен шарт жасасу шартымен такси жүргізушісі болып жұмыс істеу құқығын алды. Бұл ретте көлікті үшінші тұлғаларға беруге тыйым салынған. Бұзушылық рұқсаттың күшін жоюға әкеледі.

¹⁵¹ Ресей Федерациясы Жоғарғы Соты Пленумының 2018 жылғы 26 маусымдағы № 26 «Автомобиль көлігімен жүктерді, жолаушыларды және багажды тасымалдау шарты туралы және жүк тасымалдау шарты туралы заңнаманы қолданудың кейбір мәселелері туралы» қаулысы.
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_301030/

Жүргізушілерге қойылатын талаптар: такси жүргізушілеріне белгілі талаптар қойылады. Олардың кем дегенде біреуіне сәйкестігі анықталғанда такси жүргізуге тыйым салынады:

тасымалдау алдындағы күнгі жағдай бойынша үштен астам төленбеген айыппұлдар болса;

жүргізуші қайтадан куәлігінен айырылса және (немесе) әкімшілік құқық бұзушылық үшін қамауға алынса және бұл жазаның алдыңғы мерзімі аяқталған күннен бастап бір жыл өткенге дейін орын алса;

Ресей Федерациясының Еңбек кодексінің 328.1 бабы бойынша алынбаған немесе жабылмаған соттылық болса;

жүргізуші көлік инфрақұрылымы объектілерінің, мәдени мұра және спорт, медициналық және білім беру ұйымдарының орналасқан жерін білуге аттестациядан өтпеген болса;

«В» санаты бойынша жүргізу өтілі үш жылдан аз болса және т.б.

2024 жылдан бастап бірқатар өңірлерде емтихан комиссияларына түсетін жүктемені азайту үшін онлайн сертификаттау енгізілді. Мысалы, Мәскеу облысында Мәскеу облысы Үкіметінің 09.12.2024 жылғы осы туралы тиісті қаулысы қабылданды¹⁵².

2025 жылы таксимен жұмыс істеуге рұқсат әлі де тегін және 5 жұмыс күні ішінде беріледі. 2024 жылдың соңынан бастап көлікті алдын ала тексерудің электронды жүйесі енгізілді, енді өтініштерді Мемлекеттік қызметтер арқылы беруге болады.

Таксиге тапсырыс беру қызметі Тасымалдаушылар тізіліміндегі рұқсат ақпаратын және такси тіркеліміндегі деректерді тексеруі керек. Рұқсат ақпараты тасымалдаушының тізілімінде болса, құжат күші жойылмаса, бұйрық тасымалдаушыға немесе жүргізушіге жіберіледі; және көлік туралы ақпарат такси тіркеуінде болады.

Тасымалдаушылар Тізіліміндегі жазба нөмірі таксиде ілінуі керек.

Реформа аясында «Такси» федералды ақпараттық жүйесі де құрылды - жоғарыда аталған үш тізілім оған деректерді беруі керек.

Таксиге тапсырыс қабылдау қызметтері үшін жауапкершілік келесідей реттеледі:

Тапсырыс қабылдау қызметін көрсететін тұлға тасымалдауға рұқсаты жоқ немесе оның күші жойылған немесе қызметі тоқтатыла тұрған тұлғамен ортақ жауапкершілікте болады;

¹⁵² Мәскеу облысы Үкіметінің 2024 жылғы 12 қыркүйектегі № 993-ПП «Мәскеу облысының аумағында көлік инфрақұрылымы объектілерінің, мәдени мұра объектілерінің (тарихи және мәдени ескерткіштердің), медициналық ұйымдардың, білім беру және спорт объектілерінің, Мәскеу облысының мемлекеттік органдары және жергілікті өзін-өзі басқару органдары иемденетін объектілерінің орналасқан жерін білуге аттестаттау жүргізу тәртібін белгілеу туралы» қаулысы. Мәскеу облысы, сондай-ақ оларға баратын жолдар, төтенше жағдайдағы әрекеттер, жеңіл таксимен жолаушылар мен багажды тасымалдау ережелері». <http://publication.pravo.gov.ru/document/5000202409130001>

тапсырыс қабылдау қызметін көрсетуші жолаушы алдында толық жауапкершілікте болады, мысалы, егер ол тасымалдаушының атауы туралы тиісті түрде хабарланбаған болса;

тапсырыс қабылдау қызметі міндетті сақтандыру бойынша сақтандырумен немесе тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырумен қамтылмаған нақты зиянның орнын толтыру бөлігінде тасымалдаушы - жеке тұлға алдында субсидиарлық (қосымша) жауапкершілікте болады.

Заңның басты мақсаты – тасымалдаушылардың көлеңкеден шығуына барлық жағдай жасау. Сонымен қатар, ол рұқсаттарды берудің заңсыз әрекеттерін жоққа шығарады, жолаушылар қауіпсіздігін арттырады және тасымалдаушыларға тарифтерді дербес реттеуге мүмкіндік береді.

Іс жүзінде заңсыз схемалар қолданады, мысалы, тасымалдаушылар тиісті рұқсаты бар көлікті рұқсатымен басқа тасымалдаушыларға беруде. Бүгінгі таңда автокөлікті такси көлігінің тізіліміне енгізетін және оны тасымалдаушылар тізіліміне енгізілген басқа тасымалдаушыларға беруге құқығы бар компаниялар пайда болуда – осындай жағдайда жауапкершіліктің барлық деңгейі қарастырылған.

Енді заңға сәйкес көлікті берген тұлға (орындаушы) сапар алдындағы медициналық тексеруден өту мүмкіндігін қамтамасыз етуге, сондай-ақ Ресей Федерациясының субъектісі белгілеген тәртіппен автокөліктің техникалық жағдайын бақылауға міндетті.

Енді тапсырысты заңсыз тасымалдаушыға бергені үшін агрегатордың заңды жауапкершілігі бар. Бүгінгі таңда таксиге тапсырыс беру қызметтерінде такси көлігі мен тасымалдаушының реестрде бар-жоғын онлайн тексеруге техникалық мүмкіндік бар. Егер бәрі заңға сәйкес болса, тапсырысты басқаға беру заңды болады.

Заң такси көлігіне қатысты кешенді талаптарды тұжырымдайды: оның «дойбы» түріндегі фотокөрінісі, төбесіндегі қызғылт сары шамы болуы керек.

Тасымалдаушылар бұрын тарифтердің тиімсіздігіне жиі шағымданды, олар таксиге тапсырыс беру қызметі белгілеген тарифтер бойынша тасымалдауды жүзеге асыра алмайтындарын, өйткені бұл тарифтер шығындарды өтемейтінін айтты. Заңның арқасында тасымалдаушы тарифтерді дербес әзірлеуге және оларды автомобиль көлігімен тасымалдауға орнатуға құқық алды.

Жаңа ережеге сәйкес, тариф анықталғанға дейін үш күн бұрын ол таксиге тапсырыс беру қызметінің сайтында және тасымалдаушының сайтында орналастырылуы тиіс. Егер олардың веб-сайттары болмаса, онда уәкілетті органның веб-сайтында сондай ақпарат орналастырылуы қажет.

2023 жылғы 29 наурыздан бастап жол құжаты электронды түрде шығарылуы мүмкін (Ресей Федерациясының Федералдық салық қызметінің 2023 жылғы 17 ақпандағы N ED-7-26 / 116@ бұйрығы). Енді жол жүру парағының бар-жоғы туралы ақпарат цифрлық платформа режимінде сақталады: оны кім берді, жүргізуші сапар алдындағы медициналық тексеруден қалай өтті.

Жүргізушілердің сапар алдындағы тексеруінен өткенде телемедицинаны қолдануға болады. Бұл әсіресе шалғай және шағын қалаларда сұранысқа ие.

Тапсырыс беру қызметін бұғаттау, егер тапсырыс беру қызметі 30 күн ішінде заңсыз тасымалдаушыларға кемінде 10 тапсырыс берген болса және ескертуден кейін бұзушылықтарды түзетпеген жағдайда мүмкін болады. Барлық бұзушылықтар жойылған жағдайда бұғатталған қызмет көрсетуші бір жылдан кейін қайта жүгіне алады.

Такси жүргізушісі болып жарты күн жұмыс істейтіндер енді жолаушылар таксиі ретінде тіркеліп, қымбат міндетті сақтандыру полисін алуы керек. Қарапайым көлік жүргізушісі үшін бұл бірнеше есе арзан. Тіпті өзін-өзі жұмыспен қамтығандар үшін де сапар алдындағы тексеруден өту қажет болды. Дәл осы жүргізушілер - өзін-өзі жұмыспен қамтығандардың 80%-ы қалалардағы сұранысты «ең жоғары қамтуды» қамтамасыз етті. Олардың нарықтан кетуі жаппай қозғалыс кезеңінде жергілікті көлік тапшылығын тудырды.

Тағы бір мәселе – тасымалдаушы мен көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру мәселесі, өйткені Ресейде және ТМД елдерінде такси агрегаторларына қарсы көптеген сот процестері жолаушылардың өміріне немесе денсаулығына келтірілген зиянды өтеуге байланысты. Ресейде таксиді сақтандыру мәселесі өте қиын - бұл қызметті жүзеге асыру үшін жауапкершілікті сақтандыру талап етілмейді.

Дегенмен, кейбір агрегаторлар, мысалы, Яндекс.Такси жолаушыларды дербес сақтандырады. Бұл жүргізушілер үшін де тиімді, себебі оқиғалар «Яндекс. Такси» сақтандыруымен жабылады, тұтынушылар үшін де (әрбір жүргізуші үшін міндетті сақтандыруды енгізу ауыртпалық туғызуы және тариф бағасына әсер етуі мүмкін)¹⁵³.

Сондай-ақ ресейлік зерттеушілер жүргізушілердің жұмыс уақытын сақтау туралы халықаралық құжаттарды сақтаудың іс жүзінде мүмкін еместігін атап өтеді. Атап айтқанда, Ресейде Ресей Көлік министрлігінің 16.10.2020 жылғы N 424 «Автокөлік жүргізушілерінің жұмыс уақыты мен демалыс уақытының ерекшеліктерін, еңбек жағдайларын бекіту туралы» бұйрығы (12.01.2022 ж. редакциясында) бар¹⁵⁴. Халықаралық актілерде талап етілетін жүргізушінің жұмыс уақытын шектеуге қатысты Ресейде тиісті шаралар қабылданды. Осылайша, Ресей Федерациясы Үкіметінің 02.06.2023 жылғы No 908 қаулысына сәйкес аптасына жалпы жұмыс уақыты 40 сағаттан аспауы керек. Бес күндік кестеде такси жүргізушілерінің ауысымы тәулігіне 8 сағаттан аспауы тиіс. Тапсырысты орындау үшін жұмысты 2 сағатқа ұзартуға рұқсат етіледі. Аптасына 3 күннен аспайтын тәулігіне 12 сағат жұмыс істеуге рұқсат етіледі. Ережелер такси жүргізушісіне жұмыс уақытын бөліктерге бөлуге мүмкіндік береді. Бірақ

¹⁵³ Гирич, Сауле. 2020

¹⁵⁴ Ресей Көлік министрлігінің 16.10.2020 N 424 бұйрығы (12.01.2022 ж. редакцияда) «Жұмыс уақыты мен демалыс уақыты режимінің ерекшеліктерін, автокөлік жүргізушілерінің еңбек жағдайларын бекіту туралы».

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_370425/377a8779787601d9accffd5c70eb06b01e396d94/

олардың арасындағы үзіліс ауысым басталғаннан кейін 5 сағаттан кешіктірілмей рұқсат етіледі.

Агрегаторлар жұмыс уақытын қадағалап, тапсырыстарды жіберуді автоматты түрде тоқтатуға міндетті. Бұл шешім шаршау мен жазатайым оқиғалармен күресуге бағытталған. Алайда, егер платформа жүргізушісі дара кәсіпкер болса және платформа жүйесінде жеке автокөлікте дербес жұмыс істейтін болса, онда аталған нормативтік құқықтық актінің талаптарының сақталуын тексеру мүмкін емес. Мысалы, жүргізушілер жиі бірден бірнеше платформаны пайдаланады, бұл олардың жұмыс уақытын қадағалауды қиындатады.

Сондықтан, барлық платформаларда қолдануға болатын барлық жүргізушілерге арналған бірегей идентификатордың ұсынылып отырған МТФ әзірлеуін жүзеге асыру әртүрлі платформаларда жүргізушіні сәйкестендіруге байланысты кедергілерді барынша азайту тәсілі болып табылады, сонымен қатар жүргізушінің рейтингін, оның құқық бұзушылықтарын, жұмыс уақытын, көлік құралының техникалық жағдайын және т.б. бақылау мүмкіндігін береді.

«Ресей Федерациясында есеп айырысуларды жүргізу кезінде бақылау-кассалық машиналарды пайдалану туралы» Федералдық заңына (немесе «онлайн-кассалар туралы» заңға) сәйкес «Кәсіби табыс салығы» арнайы салық режимін қолданатын салық төлеушілер – өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізушілер бақылау-касса машиналарын пайдаланудан босатылады. Бұл ретте олар «Менің салығым» мобильді қосымшасы арқылы чекті құрастырып, контрагенттің ұйымдық-құқықтық нысанына қарамастан клиентке беруі қажет. Яғни, жеке тұлға да, заңды тұлға да чек көрсетуі керек. Әр сапардың соңында Яндекс Такси электронды платформаның уәкілетті операторы ретінде өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізушіге Ресей Федералдық салық қызметінің «Менің салығым» қосымшасында көрсету үшін өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлғаның салық салынатын табысы туралы ақпаратты қамтитын чек жасайды. Чек міндетті көрсеткіштердің жиынтығын (төлем күні мен уақыты, Т.А.Ә., өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлғаның СТН-і және т.б.) қамтиды және табыс салығын шегерімге алу мақсатында бухгалтерлік есеп құжаты ретінде пайдаланылады¹⁵⁵.

Ресейдегі соңғы заң жобаларының бірі (2025 жылдың тамызы) такси агрегаторларының жүргізушілерді сапар алдындағы бақылауға жауапты болуын көздейді. Олар таксиге тапсырыс беру қызметінің мобильді қосымшалары арқылы жүргізушілерді сапарға дейін және сапардан кейінгі міндетті медициналық-техникалық тексеруден өткізуді бақылауы керек. Жүргізуші жолға шығар алдында агрегатор қызметі арқылы өзін-өзі денсаулығын тексеріп, көлігінің техникалық жағдайын тексеруі керек. Заң жобасы Мемлекеттік Думаға ұсынылды және бұл процедуралардың қолжетімділігі мен сапасын қамтамасыз ету үшін әзірленген, әсіресе дара кәсіпкерлер мен өз көлігінде жұмыс істейтін, медициналық тексерулер мен техникалық тексерулер талаптарын жиі айналып

¹⁵⁵ Федеральный закон "О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации" от 22.05.2003 N 54-ФЗ (последняя редакция).
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_42359/

өтетін өзін-өзі жұмыспен қамтығандар үшін. Дегенмен, қолданбаларда бақылауды жүзеге асырудың нақты механизмі түсініксіз болып қала береді. Такси пайдаланушыларына емтихан тапсыру туралы ақпарат беру мүмкіндігі және мұндай ашықтықтың орындылығы туралы сұрақтар туындайды. Сарапшылар барлық медициналық тексерулерден өту үшін қосымша ауқымды медициналық қызметкерлерді тарту қажет болатынын атап өтті – қазіргі уақытта елде 8 миллионға жуық кәсіби көлік жүргізушілері бар және тексеру жүргізетін 500 мыңға жуық дәрігер жетіспейді. Заң жобасында агрегаторлар жай ғана ақпараттық алаң емес, қауіпсіздікті қамтамасыз етудің қатысушылары болады деп болжанады: олар жүргізушілерді сапар алдындағы өзін-өзі тексеруді және көлік құралдарын тексеруді ұйымдастырады және тіркейді. Бұл бақылаудың сапасын арттыруы керек, бірақ жаңа талаптарға байланысты такси тасымалдау құнын арттыруы мүмкін¹⁵⁶.

Ресейлік ғалымдар сот тәжірибесін талдау нәтижесінде ол тәжірибенің бірізділігі жоқтығын келтіреді. Әсіресе Ресей Федерациясының Азаматтық кодексінің «Ақпараттық делдалдардың жауапкершілігінің ерекшеліктері» атаулы 1253.1-бабы күшіне енгеннен кейін такси агрегаторлары өздерін тек ақпараттық делдал ретінде көрсете бастады, оны негіздеу үшін келесі жағдайларды алға тартуда:

- агрегаторлар ақпараттық-телекоммуникациялық желі, оның ішінде Интернет желісі арқылы материалды тасымалдайтын тұлғалар;

- ақпараттық-телекоммуникациялық желіні пайдалана отырып, оны алу үшін қажетті материалды немесе ақпаратты орналастыру мүмкіндігін қамтамасыз ететін тұлғалар; - осы желідегі материалға қолжетімділікті қамтамасыз ететін тұлғалар¹⁵⁷.

Біздің пікірімізше, бұл бап тек интеллектуалдық меншік объектілеріне қатысты қолдануға жатады, ал агрегаторлар ол салаға еш қатыстары жоқ.

Тиісінше, ақпараттық делдал берілген ақпараттың жалған екенін, үшінші тұлғалардың зияткерлік меншік құқықтарын бұзғанын, берілген ақпаратты бұрмалағанын және т.б. білген жағдайда ғана жауапты болады. Осылайша, агрегатор мен жолаушы арасындағы қарым-қатынастың ақпараттық-делдалдық сипаты агрегаторды тасымалдаудың сапасы және/немесе оның орындалуы кезінде туындаған кез келген залал үшін жауапты тарап ретінде жауапкершілікке тартуға мүмкіндік бермейді деген теріс көзқарас қалыптастырылуда¹⁵⁸.

Өзбекстан

Өзбекстан Республикасының 1998 жылы қабылданған «Автомобиль көлігі туралы» Заңы күшін жойды деп танылды және оның орнына 2021 жылғы «Көлік

¹⁵⁶ Агрегаторов такси хотят сделать ответственными за предрейсовый контроль водителей. <https://inbusiness.kz/ru/last/agregatorov-taksi-hotyat-zastavit-kontrolirovat-predrejsovyj-kontrol-voditelej>

¹⁵⁷ 02.07.2013 N 187-ФЗ Федералдық заңы (12.03.2014 ж. редакцияда) «Ресей Федерациясының кейбір заңнамалық актілеріне ақпараттық және телекоммуникациялық желілердегі зияткерлік құқықтарды қорғау мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_64629/eb6ec591cb78fe25054cd4b9e0dbcc79abcf0d3a/

¹⁵⁸ Григорович Е.В. К вопросу об ответственности агрегаторов такси. //Правовое регулирование экономической деятельности. № 4. 2023. С. 21-27

туралы» жаңа Заң қабылданды, ол коммерциялық көлік қызметі барысында туындайтын қатынастарды, соның ішінде жолаушылар мен жүктерді автомобиль көлігімен тасымалдауды, тасымалдау қауіпсіздігін, сондай-ақ көлік қызметтері нарығында бәсекелестік орта мен нарықтық қатынастарды құруды реттейді¹⁵⁹.

Такси арқылы тасымалдау қызметтерін көрсету қызметіне қатысты негізінен тек заңға тәуелді актілер қолданылады.

Өзбекстанда 2025 жылға дейін Өзбекстан Республикасы Министрлер Кабинетінің 2022 жылғы «Желілік такси қызметін реттеу шаралары туралы» қаулысы күшінде болды. Өзбекстан Республикасы Министрлер Кабинетінің 2025-жыл 2-сәуірдегі «Автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалдау тәртібі бойынша қосымша шаралар қолдану туралы» № 200 қаулысына сәйкес ол қаулы өз күшін жойды¹⁶⁰.

Үкіметтің жаңа қаулысы автомобиль көлігімен жолаушылар тасымалы қызметін реттеу және лицензиялау рәсімдерін жетілдіру, осы салада халыққа қосымша қолайлылық жасау, сондай-ақ көрсетілетін қызметтердің сапасын, цифрландыру деңгейін, жолаушылар тасымалының қауіпсіздігін және халықты жұмыспен қамтуды одан әрі арттыру мақсатында қабылданды. Осы қаулы ережелерін жүзеге асыру барысында Өзбекстан Республикасы Президентінің 2025 жылғы 27 ақпандағы «Қызмет көрсету саласын тұрақты дамыту үшін қолайлы жағдайлар жасау жөніндегі қосымша шаралар туралы» ПҚ-78-санлы қаулысына сәйкес қалалық, қала маңындағы және қалааралық жолаушыларды тасымалдау қызметі (жеңіл көліктермен жолаушыларды тасымалдау қызметі) есепке алынып, тұлғалар лицензиялық карта негізінде айналыса алады. Сонымен қатар, Министрлер Кабинетінің 2024 жылғы 26 желтоқсандағы «Өзбекстан Республикасында электронды сауда саласын одан әрі дамыту шаралары туралы» № 885 қаулысына сәйкес 2025 жылдың 1 шілдесінен бастап электронды сауда операторларының, оның ішінде тасымалдаушыларға тұтынушыларды іздеу қызметтерін көрсететін агрегаторлардың қызметін хабардар ету тәртібі енгізілген. Өзбекстан Республикасы Перспективалы жобалар бойынша Ұлттық агенттігі электрон коммерция субъектілерінің тізілімін жүргізеді және хабарлама тәртібімен электрондық сауда операторларының қызметіне қойылатын талаптар мен шарттарды белгілейді. Тасымалдаушыларға тұтынушыларды іздеу қызметін ұсынатын агрегаторлардың қызметіне қосымша талаптар мен шарттар да белгіленген.

Осы қаулы ережелерін жүзеге асыру кезінде Өзбекстан Республикасы Президентінің 2025 жылғы 27 ақпандағы «Қызмет көрсету саласының тұрақты дамуы үшін қолайлы жағдайлар жасау жөніндегі қосымша шаралар туралы» қаулысына сәйкес қалалық, қала маңындағы және қалааралық жолаушылар тасымалының қызметі жеңіл көлік құралдарының тізбесіне жеке тұлғаларды

¹⁵⁹ Закон Республики Узбекистан «О транспорте» от 09.08.2021 г. № ЗРУ-706. <https://lex.uz/docs/5563048>

¹⁶⁰ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 2 апреля 2025 года № 200 «О дополнительных мерах регулирования деятельности по пассажирским перевозкам на автомобильном транспорте». https://nrm.uz/contentf?doc=778631_postanovlenie_kabineta_ministrov_respubliki_uzbekistan_ot_02_04_2025_g_n_200_o_dopolnitelnyh_merakh_po_regulirovaniyu_deyatelnosti_po_perevozke_passajirov_avtomobilnym_transportom&products=5_nalogi_voprosy_i_otvety

лицензиялық карта негізінде өз бетімен тасымалдауға жатқызылуы мүмкін екендігі де ескерілуі қажет¹⁶¹.

Сонымен қатар, Министрлер Кабинетінің 2024 жылғы 26 желтоқсандағы «Өзбекстан Республикасында электронды сауда саласын одан әрі дамыту шаралары туралы» № 885 қаулысына сәйкес 2025 жылдың 1 шілдесінен бастап электронды сауда операторларының, оның ішінде тасымалдаушыларға тұтынушыларды іздеу қызметтерін көрсететін агрегаторлардың қызметін хабардар ету тәртібі енгізілген. Өзбекстан Республикасы Перспективалық жобалар бойынша Ұлттық Агенттігі электрондық коммерция субъектілері реестрін жүргізеді және хабарлама тәртібімен электрондық сауда операторларының қызметіне қойылатын талаптар мен шарттарды белгілейді¹⁶².

Тасымалдаушыларға тұтынушыларды іздеу қызметін ұсынатын агрегаторлардың қызметіне қосымша талаптар мен шарттар да белгіленген.

Агрегаторлар тиісті лицензиялық картасы бар тасымалдаушыларға ғана қызмет көрсете алады және тасымалдаушының лицензиялық картасында көрсетілген аумақтарда және оған іргелес аумақтарда (Қарақалпақстан Республикасы, облыстар және Ташкент қаласы) тапсырыстарды қабылдауды қамтамасыз ете алады. Агрегатордың электрондық фискалдық түбіртек деректерін қалыптастыру үшін салық органдарының ақпараттық жүйелерімен және Көлік министрлігінің және Перспективтік жобалар жөніндегі Ұлттық агенттіктің тиісті ақпараттық жүйелерімен интеграцияланған өзінің электрондық платформасы болуы керек.

Бұл талаптар ерекше білім беруді қажет ететін, көру және тірек-қозғалыс аппаратының бұзылуымен байланысты аурулардан зардап шегетін балалар үшін енгізілген әлеуметтік маңызы бар көлік қызметтерін көрсету бойынша агрегаторлардың қызметіне ғана қолданылмайды.

Сондай-ақ Өзбекстан Республикасы Үкіметінің 02.04.2025 жылғы N 200 қаулысына қосымша ретінде мынадай маңызды нормативтік-құқықтық актілер бекітілді: Линейдік такси қызметін реттеу туралы ереже (1-қосымша) және Тапсырма негізінде жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдау қағидалары (2-қосымша).

Жоғарыда атап өтілгендей, жаңа заңнаманың шектеулерінің бірі такси жүргізушілерінің көліктерін тіркеу орны бойынша ғана тасымалдау қызметін көрсету құқығын анықтау болды. Алайда, бұл ереже көптеген шағымдарды тудырды, соған байланысты Көлік министрлігі такси жүргізушілерінің лицензия алу кезінде олар көрсеткен аумақта өз қызметін шектеусіз жүзеге асыруға құқығы бар екенін ресми түрде түсіндірді.

Бұл ереже Өзбекстан Республикасы Президентінің 2025 жылғы 27 ақпандағы «Қызмет көрсету саласын тұрақты дамыту үшін қолайлы жағдайлар

¹⁶¹ Постановление Президента Республики Узбекистан от 27 февраля 2025 года № ПП-78 «О дополнительных мерах по созданию благоприятных условий для устойчивого развития сферы услуг» <https://lex.uz/ru/docs/7408437>

¹⁶² Постановление Кабинета Министров от 26 декабря 2024 года № 885 «О мерах по дальнейшему развитию сферы электронной коммерции в Республике Узбекистан». <https://lex.uz/ru/docs/7284840>

жасау жөніндегі қосымша шаралар туралы» ПҚ-78-санлы Жарлығына сәйкес қабылданған Министрлер Кабинетінің 2025 жылғы 2 сәуірдегі № 200 қаулысында бекітілген.

Жаңа тәртіпке сәйкес:

Біріншіден, желілік такси қызметін лицензиялау жүргізуші көлік құралының тіркелген аймағына қарамастан, лицензия алу туралы өтініште өз бетінше көрсететін дербес жұмыс орны бойынша жүзеге асырылады. Яғни, жүргізушіге өзі жұмыс істейтін аумақты еркін таңдау мүмкіндігі беріледі. Мысалы, егер автокөлік Бұхара облысында тіркелген болса, жүргізуші өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлға ретінде тіркеліп, қызмет аумағы ретінде, мысалы, Ташкент қаласын таңдап, соның негізінде лицензия алу үшін бірыңғай өтініш бере алады.

Екіншіден, такси жүргізушісі лицензия алғаннан кейін лицензия картасында көрсетілген өзі таңдаған аумақта, сонымен бірге шектес аумақтарда (Қарақалпақстан Республикасы, облыстар және Ташкент қаласы) жұмыс істеуге құқығы бар.

Осылайша, қызмет тек негізгі аумақта ғана емес, сонымен қатар көршілес аймақтарда да рұқсат етілген. Мысалы, Ташкентте қызметпен айналысу үшін лицензия алынса, жүргізуші де Ташкент облысында жұмыс істеуге құқылы.

Үшіншіден, көлік құралын белгілі бір аймақта тіркеу лицензия алудың міндетті шарты болып табылмайды. Бұл көліктің мемлекеттік тіркеу нөмірі басқа аймақта лицензия алу құқығына әсер етпейді деген сөз. Бір аймақта тіркелген көлікті жүргізуші таңдаған кез келген басқа аумақта жұмыс істеу үшін пайдалануға болады.

Осылайша, көрсетілген қызмет аумағынан басқа аймақта көлік құралын тіркеу лицензия беруден бас тартуға негіз бола алмайды¹⁶³.

Көптеген елдерде дәстүрлі таксилермен қатар, оның ішінде шетелдік такси агрегаторлары да белсенді жұмыс істеп жатқанын атап өттік. Осы орайда айта кету керек, «Яндекс. Такси» және «Uber» сияқты такси агрегаторлары Өзбекстандағы тасымалдау нарығын айтарлықтай өзгертіп, ыңғайлы қызметтер мен тартымды бағаларды ұсынады. Дәстүрлі такси компаниялары таңдау алдында тұр: заманға сай бейімделу немесе нарықтан кету. Сонымен қатар, тек заманауи бағдарламалық қамтамасыз етуді (БҚ) енгізу такси қызметтеріне өмір сүруге ғана емес, сонымен қатар ірі платформалармен сәтті бәсекелесуге мүмкіндік береді.

Дәстүрлі такси қызметтері келесі мәселелерге тап болады:

1) Баға бәсекелестігі: агрегаторлар бағаны жиі төмендетеді, тұтынушыларды төмен тарифтермен тартады;

2) жүргізушілердің жұмыстан шығып кетуі: тапсырыстардың үлкен ағыны мен икемді шарттарға байланысты жүргізушілер агрегаторларға ауысады;

3) тұтынушыны ұстап қалу мәселесі: заманауи технологияларсыз агрегаторлармен салыстырылатын қызметті ұсыну қиын;

¹⁶³ «Постановление неверно истолковано» — министр транспорта об ограничении работы такси.
<https://www.spot.uz/ru/2025/06/13/taxi-transport/>

4) қызмет көрсету сапасы: автоматтандырудың жоқтығы қателіктерге және қызмет көрсету деңгейінің төмендеуіне әкеледі.

Дәстүрлі таксилердің жоғарыда аталған проблемалары әлемнің барлық елдеріне тән.

Өзбекстанда таксилерді сәтті цифрландырудың мысалы ретінде сол мемлекетте жасалған Taxi Master бағдарламалық қамтамасыз ету жүйесін келтіруге болады¹⁶⁴.

Такси агрегаторларының басым жағдайына қарсы тұру үшін дәстүрлі таксилерге өздерінің бағдарламалық құралдарының артықшылықтарын пайдалану ұсынылады. Арнайы бағдарламалық қамтамасыз етуді енгізу такси компанияларына тиімді мүмкіндіктер береді. Ең алдымен, бұл тәуелсіздік, өйткені олардың жеке электронды өтінім жүйесі (бағдарламасы) агрегаторлардың шарттары мен комиссияларына тәуелді болмауға мүмкіндік береді. Осының арқасында дәстүрлі такси компаниялары икемді тарифтерді, бағаларды өз бетінше белгілеу және әртүрлі жеңілдіктерді қолдану бойынша шаралар өткізу мүмкіндігін қолдана алады.

Компания немесе дара кәсіпкер деректерді бақылауды жүзеге асыра алады, өйткені сапарлардың, жүргізушінің жұмыс жүктемесінің және қаржылық көрсеткіштердің толық саралануына қол жетімділік болады. Жүргізушінің адалдығы қамтамасыз етіледі, өйткені ашық жұмыс жағдайлары және тапсырыстарды әділ бөлуге болады.

Клиенттер базасын басқаруға, адалдық бағдарламаларын және жеке ұсыныстарды жасауға болады.

Агрегаторлармен бәсекелесуге арналған Taxi-Master бағдарламасының функциялары келесі құрамдастарды қамтиды:

- Клиенттерге арналған мобильді қосымша: оның ыңғайлы интерфейсі, жылдам тапсырыс беруі, мөлдір бағасы бар.

- Жүргізушілерге арналған қосымша: ол тапсырыстарға, маршрутты оңтайландыруға, кіріс болжамына жеңіл түрде қол жеткізуді қамтамасыз етеді.

Диспетчерлік жүйе тапсырыстарды автоматты түрде таратуға, қызмет көрсету сапасын бақылауға мүмкіндік береді. Аналитикалық платформа кіріс, жүргізушінің жүктемесі туралы есептерді құрастыруға және сұранысты талдауға мүмкіндік береді.

Такси-Мастер енгізу нәтижелеріне, мысалы, тапсырыстарды өңдеуді 30% жеделдету және көлікті жеткізу уақытын 5 минутқа дейін қысқарту кіреді. Оң нәтижелер қатарында мобильді қосымшаны енгізу есебінен тұтынушылардың лоялдылығының артуы және тапсырыстар санының 40%-ға артуы жатады. Жүргізушілердің жұмысы да оңтайландырылып, бос жүріс 25 пайызға азайып, такси паркінің кірісі ұлғайған.

Taxi-Master бұл компанияларға бизнес-процестерді автоматтандыруға, қызмет көрсету сапасын жақсартуға және агрегаторлармен сәтті бәсекелесуге мүмкіндік берді.

¹⁶⁴ Программа для такси + мобильное приложение как у агрегаторов в Узбекистане.
<https://taximaster.uz/>

«Такси-Мастер» бағдарламалық кешені 2024 жылдың 1 мамырынан бастап күшіне енген № 943 қаулы талаптарына сәйкес қызметтерге тапсырыс беруге көмектеседі. Осы қаулыға сәйкес, жол жүру ақысын төлеу кезінде фискалдық түбіртек берілуі тиіс. Төлем құжаты төлем жасалғаннан кейін бірден жолаушыға беріліп, тапсырыстар журналында көрсетілуі керек. Түбіртекке сілтеме SMS, электрондық пошта немесе тұтынушының жеке кабинетіне хабарлама арқылы жіберіледі¹⁶⁵.

Мұндай тәжірибені Қазақстанда да ұсынуға болады. Taxi-Master бағдарламасының көмегімен дәстүрлі такси компаниялары заманауи бағдарламалық қамтамасыз етуді енгізу арқылы агрегаторлармен қатаң бәсекелестік жағдайында сәтті бейімделе алады. Бұл қызмет көрсету сапасын арттыруға, драйверлер мен клиенттерді сақтап қалуға және бизнестің тұрақты дамуын қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Цифрландыру тасымалдау нарығындағы нақты жағдайларын сақтау мен нығайтудың негізгі құралына айналуға¹⁶⁶. Бұл интернет-бағдарламаның енгізілуі такси агрегаторларымен бәсекелестікке ықпал ететінін қосамыз, олар өз қызметін жақсартуға және тиісінше әкімшілендіруді жақсартуға мәжбүр болады.

Зерттеушілер 2025 жылдың екінші жартыжылдығында агрегаторлар арқылы жұмыс істейтін өзін-өзі жұмыспен қамтыған такси жүргізушілерінің саны жыл басынан бері 8%-дан астамға азайғанын атап өтті. Керісінше, салық органдарымен біріктірілген такси агрегаторлары көбірек. Жүргізушілердің табысы артты. Жыл басынан бергі жеті айда салық органдарының ақпараттық жүйелерімен тағы 60 такси агрегаторы біріктірілді, олардың саны 2024 жылдың соңындағы 155-тен 215-ке дейін өсті, деп хабарлады Салық комитетінің баспасөз қызметі.

Такси жолаушылары 262,2 миллион рет сапар жасады. Осы кезеңдегі такси нарығының айналымы 5 триллион сумнан асты¹⁶⁷.

Өзбекстанның Салық комитетінің мәліметі бойынша, 2025 жылдың жеті айында агрегаторлар 98,8 миллиард сум салық төледі, оның ішінде ҚҚС 55,4 миллиард сумды құрады.

Қазіргі таңда агрегаторлар арқылы жолаушыларды тасымалдаумен 457,3 мыңға жуық өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізуші айналысады. Бұл жыл басындағыдан (498 мың) 40,7 мың адамға аз. 2025 жылдың маусымында Өзбекстан такси жүргізушілері лицензия берілген аймақта ғана жұмыс істей алатын шектеулерді қолдана бастады, бірақ тамызда мұндай шектеулер алынып тасталды.

2025 жылдың 2 шілдесінен бастап такси агрегаторлары өзін-өзі жұмыспен қамтыған жүргізушілердің табысынан салықты автоматты түрде ұстай бастады.

¹⁶⁵ Такси-мастер и законодательство Узбекистана. <https://www.taximaster.ru/news/taksi-master-sootvetstvuet-zakonodatelstvu-respubliki-uzbekistan/>.

¹⁶⁶ Как конкурировать с агрегаторами с помощью программы для такси. <https://taximaster.uz/agregatori-taxi>

¹⁶⁷ С агрегаторами такси сотрудничают на 8,2% меньше самозанятых водителей, чем в начале года. <https://www.gazeta.uz/ru/2025/08/07/taxi/>

Ўзбекистон Республикасы Президентинин 2024 жылғы 27 ақпандағы Жарлығымен жеке тұлғаларға тұрақты негізде өзін-өзі жұмыспен қамтушы ретінде таксиде жұмыс істеу құқығы берілді. Бұрын бұл әрекетке 2024 жылдың соңына дейін уақытша ғана рұқсат етілсе, енді уақыт шектеулері алынып тасталды¹⁶⁸.

Негізгі өзгерістердің бірі көліктегі орын санына шектеуді алып тастау болды. Енді «Damas» және басқа да жолаушылар отыратын орындары көп көліктердің жүргізушілері де жеке такси жүргізушісі ретінде тіркеле алады.

Сонымен қатар, «TAXI» сәйкестендіру белгісі бар сарғыш шамды орнату талаптары жойылды. Сондай-ақ желілік таксилерге жасыл шам, таксометр, радиобайланыс және касса орнату қажет емес. Алайда, Салық комитеті анықтағандай, агрегатор арқылы жұмыс істемейтіндер үшін онлайн бақылау-кассалық машинаны пайдалану ерікті болып қалады. Егер такси жүргізушісі агрегатормен жұмыс істесе, сапарлар мен кірістер туралы деректер автоматты түрде салық органына беріледі.

Өзін-өзі жұмыспен қамтығандар үшін жылына 100 миллион сумға дейінгі табысқа салық салынбайды, табыстың есебі жыл сайын қалпына келтіріледі.

Яғни, 2024 жылы табыс 100 миллион сумнан асып кетсе де, 2025 жылы кері санақ басталып, алғашқы 100 миллион сумға тағы да салық салынбайды. Жылдық табысы 100 миллион сумнан асса, такси жүргізушісі дара кәсіпкер ретінде салық төлеуі керек. Қазіргі уақытта такси агрегаторларына 100 миллионнан 1 миллиард сумға дейінгі кіріс салығын автоматты түрде есептеуге және ұстауға мүмкіндік беретін бастама талқылануда. Бұл бастама мақұлданса, заңнамаға тиісті өзгерістер енгізіледі. 2025 жылдың 1 ақпанындағы мәлімет бойынша Өзбекстанда жолаушы тасымалымен айналысатын 736 мың өзін-өзі жұмыспен қамтыған адам тіркелген. «Ақ» такси нарығының көлемі 2024 жылы 5,89 триллион сумды құрады. Бір сапардың орташа құны 18456 сумды құраса, бір жылдағы сапарлардың жалпы саны 320 миллионға жуықтады. Айта кетерлік, жол жүру ақысының 23,7 пайызы банк картасымен төленген. Дара кәсіпкер ретінде тіркелу үшін Soliq мобильді қосымшасын пайдалану керек, мұнда тіркелу тегін¹⁶⁹.

Қырғызстан

Мұнда негізгі нормативтік құқықтық акт 2013 жылғы 19 шілдедегі Қырғыз Республикасының 2016 жылғы 13 сәуірдегі түзетулерімен «Автомобиль көлігі туралы» Заңы болып табылады, ол жолаушыларды, багажды және жүктерді автобустармен, жеңіл автомобильдермен және жүк көліктерімен тасымалдауды, сондай-ақ қызмет көрсететін көліктерде, көлік құралдарын қамтитын автомобиль көлігі саласындағы бірыңғай мемлекеттік саясаттың құқықтық

¹⁶⁸ Новые правила для самозанятых таксистов в Узбекистане. <https://upl.uz/auto/49400-news.html>

¹⁶⁹ Новые правила для самозанятых таксистов в Узбекистане. <https://upl.uz/auto/49400-news.html>

негізін белгілейді¹⁷⁰. Заң автомобиль көлігімен қызмет көрсетуге байланысты қатынастарды реттейді, тасымалдаудың жалпы шарттықтарын және көлік инфрақұрылымы объектілеріндегі жұмыстарды айқындайды. Осы Заңнан басқа лицензия беру тәртібін, жүргізушілер мен жолаушылардың құқықтары мен міндеттерін, сондай-ақ көлік құралдарына қойылатын техникалық талаптарды айқындайтын заңға тәуелді актілер бар. Біздің тақырыбымызға қолданылатын негізгі құжат 2013 жылғы 23 қыркүйектегі Қырғыз Республикасындағы жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдауды ұйымдастыру ережесі¹⁷¹ және 2022 жылғы 5 сәуірдегі Бішкек қаласында жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдауды ұйымдастыру ережесі болып табылады¹⁷².

2025 жылы осы Ереже жаңа терминдермен толықтырылды:

«Таксометр – жолаушылар таксиінің жүріс бірлігіне және (немесе) жолаушылар таксиін пайдалану уақытының бірлігіне, оның ішінде ұялы телефонда және (немесе) планшетте ақпараттық жүйені пайдалану арқылы белгіленген тарифтер негізінде жолаушылар таксиімен жолаушылар мен багажды тасымалдаудың шекті құнын есептеуге арналған техникалық құрылғы»;

«таксиге тапсырыс берудің ақпараттық жүйесі – бағдарламалық-аппараттық кешен және (немесе) интернет-платформа және (немесе) мобильді қосымша және (немесе) осындай ақпараттық жүйемен ынтымақтасатын үшінші тұлғалардың жолаушыларды тасымалдау қызметтеріне тапсырыс беру үшін пайдаланылатын байланыс орталығы»¹⁷³.

Осылайша, аталмыш нормативтік құқықтық акт такси алаңдарына қатысты осы саладағы заманауи жағдайды реттейтін жаңалық енгізді.

2025 жылдың 19 ақпанында «Қырғыз Республикасындағы лицензиялау және рұқсат беру жүйесі туралы» Заңға такси қызметін лицензиялауға қатысты түзетулер енгізілді. Олар ресми жарияланған күнінен кейін алты ай өткен соң – 2025 жылғы 20 тамыздан бастап қолданысқа енгізілді. Заңда лицензия беру немесе беруден бас тарту туралы шешім заңды тұлғалар үшін 14 жұмыс күні ішінде, жеке тұлғалар үшін өтініш және оған қоса тіркелген құжаттар тіркелген күннен бастап 10 жұмыс күні ішінде қабылданатындығы көрсетілген. Автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдауға арналған лицензия бір күнтізбелік жылға жарамды¹⁷⁴.

¹⁷⁰ Закон Кыргызской Республики об автомобильном транспорте от 19 июля 2013 года № 154 (В редакции Закона КР от 13 апреля 2016 года № 40). <https://mtd.gov.kg/zakon-kyrgyzskoj-respubliki-ob-avtomobilnom-transporte-2/>

¹⁷¹ Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике. Утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519. <https://mtd.gov.kg/pravila-organizatsii-passazhirskih-perevozk-avtomobilnym-transportom-v-kyrgyzskoj-respublike/>

¹⁷² Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек. (В редакции постановления Бишкекского городского кенеша от 27 декабря 2023 года № 103). <https://cbd.minjust.gov.kg/550501/edition/1880/ru>

¹⁷³ Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики «О внесении изменений в некоторые решения Кабинета Министров Кыргызской Республики в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом». <https://koomtalkuu.gov.kg/ru/view-npa/5069>

¹⁷⁴ Какие документы потребуются таксистам для получения лицензии в Кыргызстане. https://24.kg/obschestvo/336836_kakie_dokumentyi_potrebuyutsya_taksistam_dlya_polucheniya litsenzii_v_kyrgyzstane/

Сонымен қатар, Кыргызстанда 2025 жылдың 22 тамызынан бастап барлық такси жүргізушілерін лицензия алуға міндеттейтін жаңа ережелер күшіне енді. Лицензияны еліміздің барлық аумағындағы Мемлекеттік жол қозғалысы қауіпсіздігі инспекциясының кез келген бөлімшесінде алуға болады.

Жаңашылдықтың басты мақсаты – жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету. Лицензияның жылдық құны жеке тұлғалар үшін 500 сом, заңды тұлғалар үшін 1000 сом. Жолаушыларды тасымалдауға лицензиясы болмағаны үшін айыппұл қарастырылған: жеке тұлғаларға – 7500 сом, заңды тұлғаларға – 23 мың сом.

Көлік жүргізу тәжірибесі үш жылдан кем емес, медициналық тексеруден өткен, техникалық жарамды автокөлігі бар және ресми тіркелген компаниямен қызмет көрсету шартын жасасқан жүргізушілерге куәлік беріледі¹⁷⁵.

Сонымен қатар, заңға сәйкес, оң рульді көлік жүргізушілері жолаушы тасымалдауға лицензия ала алмайды, олар үшін мұндай қызметке тыйым салынады. 22 тамыздан бастап республика бойынша оң рульді көліктерге қатысты ауқымды рейдтер жүргізілуде. Оң рульді көлік жүргізушілерінің такси жүргізушісі болып жұмыс істеуге құқығы жоқ, мұндай көлік тек жеке пайдалануға арналған.

Және де, «Кыргыз Республикасы Министрлер Кабинетінің автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдау саласындағы кейбір шешімдеріне өзгерістер енгізу туралы» қаулысына сәйкес, Кыргызстанда 2025 жылдың 1 қыркүйегінен бастап электронды платформалар өздерінің ақпараттық жүйелерін пайдаланатын жеке тұлғалар үшін табыс салығы мен сақтандыру жарналарын төлеуі тиіс. Жүргізушілер мен курьерлер бұдан былай такси немесе курьерлік қызметке патент пен полис сатып алуды, дара кәсіпкер ретінде тіркелуді, салықты өз бетінше есептеп, төлеуді, салық есептілігін тапсыруды қажет етпейді. Салық келесі табыс салығының ставкалары бойынша жеке тұлғалардың кірістерінен пайызбен автоматты түрде есептеледі: 1% - 2025 жылдан 2028 жылға дейін; 2% - 2028 жылдан 2030 жылға дейін; 5% - 2030 жылдан бастап¹⁷⁶.

Yandex Go такси агрегаторы Кыргызстанда да жұмыс істейді. 2025 жылдан бастап ол салық агенті болып, заң талабына сай жүргізушілер мен курьерлерден салықтар мен сақтандыру жарналарын ұстай бастады. Орындаушылар табысынан бюджетке түсетін табыс салығының 1%-ы және сақтандыру сыйлықақыларының 1%-ы ұсталады. Yandex Go мәліметтері бойынша, тек 2025 жылдың шілде айында кем дегенде бір тапсырысты орындаған 100 мыңға жуық белсенді жүргізушілер мен курьер олардың қызметтерімен ынтымақтасады¹⁷⁷.

Бөлімше бойынша қорытынды.

¹⁷⁵ Штрафовать таксистов за отсутствие лицензий начнут в Кыргызстане. <https://www.inform.kz/ru/shtrafovattaksistov-za-otsutstvie-litsenzyi-nachnut-v-kyrgyzstane-360691>

¹⁷⁶ Яндекс Go стал налоговым агентом для водителей и курьеров в Кыргызстане. https://kaktus.media/doc/530625_iandeks_go_stal_nalogovym_agentom_dlja_voditeley_i_kyrerov_v_kyrgyzstane.html

¹⁷⁷ Яндекс Go стал налоговым агентом для водителей такси и курьеров. <https://economist.kg/novosti/2025/09/02/iandeks-go-stal-naloghovym-aghientom-dlia-voditieliei-taksi-i-kurierov/>

Осымен, ТМД мемлекеттерінің бизнес әкімшілендіру және құқықтық тәжірибесі сараланып, такси агрегаторларының қызметін реттеудегі ерекшеліктері анықталды. Заңнамалары біздің мемлекеттің нормаларына барынша сәйкес келетін ТМД елдерінде де біз такси саласын құқықтық реттеу мен әкімшілік басқарудың оң тәжірибесін анықтадық. Ресейдің, Өзбекстанның және Қырғызстанның тәжірибесі өте пайдалы болып көрінеді. Беларусь Республикасының үлгісінен, мысалы Қазақстан аумағында орналаспаған және ақпараттық жүйелердің мемлекеттік тізілімінде тіркелмеген ақпараттық жүйелер мен ресурстарды пайдалана отырып, автомобиль көлігімен жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыруға тыйым салынуды ұсынуға болады. Жүргізуші туралы мәліметтер: тасымалдаушымен жасалған еңбек шарты туралы мәліметтер, біліктілігін арттыру туралы сертификат және такси жүргізушілеріне арналған бағдарлама бойынша оқудан өткені туралы куәлік бізде де талап етілуі тиіс деп санаймыз. Сонымен қатар, «Яндекс» компаниясы Беларусьте сияқты бізде де монополист ретінде танылуы қажет.

Ресей Федерациясының үлгісінен Қазақстанда ауыр қылмыс жасағаны үшін сотталған, төленбеген айыппұлдар мен жол қозғалысы ережелерін қайталап бұзған азаматтарға таксиде жұмыс істеуге тыйым салынуды енгізу қажет деп санаймыз. Және осы мемлекеттен Ресей Федералдық салық қызметінің «Менің салығым» қосымшасында көрсету үшін өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлғаның салық салынатын табысы туралы ақпаратты қамтитын түбіртек жасалуын енгізуді ұсынамыз, ол жүргізушінің салық төлеу міндеттерінің орындалуын дәлелдейтін құжат ретінде танылуы қажет.

Қырғызстан заңнамасынан біздің «Автокөлік туралы» Заңына: «таксиге тапсырыс берудің ақпараттық жүйесі – бағдарламалық-аппараттық кешен және (немесе) интернет-платформа және (немесе) мобильді қосымша және (немесе) осындай ақпараттық жүйемен ынтымақтасатын үшінші тұлғалардың жолаушыларды тасымалдау қызметтеріне тапсырыс беру үшін пайдаланылатын байланыс орталығы» деген ұғымын енгізу тиімді болатын еді. Және осы елдің үлгісінен такси қызметін лицензиялауға қатысты талаптар бізде де енгізілуі қажет деп есептейміз. Және де қазақстандық заңнама мен тәжірибеге Қырғыз Республикасының электронды платформалар өздерінің ақпараттық жүйелерін пайдаланатын жеке тұлғалар үшін табыс салығы мен сақтандыру жарналарын төлеуі тиіс туралы нормаларды енгізуді ұсыну қажет. Нәтижесінде жүргізушілер мен курьерлер Қырғызстанда бұдан былай такси немесе курьерлік қызметке патент пен полис сатып алуды, дара кәсіпкер ретінде тіркелуді, салықты өз бетінше есептеп, төлеуді, салық есептілігін тапсыруды қажет етпейді.

Өзбекстанда таксилерді сәтті цифрландырудың мысалы ретінде сол мемлекетте жасалған Taxi Master бағдарламалық қамтамасыз ету жүйесін келтіруге болады. Такси агрегаторларының басым жағдайына қарсы тұру үшін дәстүрлі таксилерге өздерінің бағдарламалық құралдарының артықшылықтарын пайдалану ұсынылды. Арнайы бағдарламалық қамтамасыз етуді енгізу такси компанияларына тиімді мүмкіндіктер береді. Ең алдымен, бұл тәуелсіздік,

өйткені олардың жеке электронды өтінім жүйесі (бағдарламасы) агрегаторлардың шарттары мен комиссияларына тәуелді болмауға мүмкіндік береді. Осының арқасында дәстүрлі такси компаниялары икемді тарифтерді, бағаларды өз бетінше белгілеу және әртүрлі жеңілдіктерді қолдану бойынша шаралар өткізу мүмкіндігін қолдана алады. Қазақстанда отандық такси енгізуде осы үлгіні қолдану өте тиімді болып табылады.

Қалалық, қала маңындағы және қалааралық жолаушылар тасымалының қызметін жүзеге асыру үшін көлік құралы жеңіл көлік құралдарының тізбесіне енгізілуі қажет және жеке тұлғаларды өз бетімен тасымалдау тек лицензиялық карта негізінде тасымалдауға рұқсат етіледі. Осы елдің тиімді үлгісі ретінде такси агрегаторлары тиісті лицензиялық картасы бар тасымалдаушыларға ғана қызмет көрсете алатыны және тасымалдаушының лицензиялық картасында көрсетілген аумақтарда ғана тапсырыстарды қабылдауды қамтамасыз ете алатынын қабылдауға болады. Такси агрегаторларының электрондық фискалдық түбіртек деректерін қалыптастыру үшін салық органдарының ақпараттық жүйелерімен және Көлік министрлігінің және өзге мемлекеттік органдардың тиісті ақпараттық жүйелерімен интеграцияланған өзінің электрондық платформасы болуы керектігі туралы талаптары өте орынды және Қазақстанда енгізілуі қажет деп тұжырымдаймыз.

II бөлім бойынша қорытынды.

Осы диссертацияның II бөлімі халықаралық тәжірибе мен такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен басқару тәжірибесін талдауға арналған, бұл шет елдердегі осы саланы басқарудың жаһандық бағыттары мен ұлттық ерекшеліктерін анықтауға мүмкіндік береді. Зерттеу екі негізгі аспектіні қамтиды: жалпы халықаралық стандарттар және Қазақстан Республикасындағы тәжірибені жетілдіру үшін нұсқаулық бола алатын тәсілдердің жан-жақты көрінісін беретін нақты мемлекеттердің үлгілері. Бұл талдау платформа экономикасында такси агрегаторлары кездесетін көп қырлы қиындықтарды көрсетеді де, құқықтық және әкімшілендіру шешімдерінің олардың тиімділігіне, қауіпсіздігіне және тұрақтылығына қалай әсер ететінін көрсетеді.

2.1-тарауында Еуропалық Одақ, ЭЫДҰ, ХЕҰ және ISO сияқты ұйымдар жасаған халықаралық стандарттар, сондай-ақ *Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL* оқиғасы сияқты прецеденттер агрегаторларды реттеу және басқару үшін әмбебап негізді жасайтыны анықталды. Бұл стандарттар қауіпсіздік (ISO 39001), деректерді қорғау (GDPR), еңбек құқықтары (ХЕҰ) және монополияға қарсы шараларды (ЭЫДҰ) сақтауды талап ететін көліктік және цифрлық нысандар ретінде платформалардың екі жақты сипатына назар аударады. Мысалы, ЕО соты платформаларды қатаң лицензиялық талаптарды орындауға мәжбүрлейтін Uber көлік компаниясы деп шешті, ал «Цифрлық қызметтер туралы заң» ашықтық пен есептіліктің жаңа стандарттарын белгіледі. Бұл ережелер мамандандырылған заңнаманың және лицензияларға және автокөлік құралдарын міндетті сақтандыруға қойылатын міндетті талаптардың

жоқтығы заңды белгісіздік пен жолаушылардың қауіпсіздігіне қауіп төндіретін Қазақстандағы қазіргі жағдайға қайшы келеді. Халықаралық стандарттар осы олқылықтарды жоюға болатын құрылымдық тәсілді ұсынады, бірақ оларды енгізу ұлттық жүйенің қазіргі мүмкіндіктерінен тыс елеулі құрылымдық өзгерістерді талап етеді.

2.2 – тарауының бірінші бөлімшесінде ұлттық үлгілердің алуан түрлілігін және олардың әкімшілендіруге әсерін көрсететін шетелдік тәжірибенің нақты мысалдарымен осы талдауды толықтыруға ұмтылды. АҚШ-та штаттар арасында өзгеретін реттеу икемділігі Калифорнияда әлеуметтік қамсыздандыруды (AB5) және Нью-Йоркте ең төменгі жалақыны енгізуге әкеліп соқты, платформалардың қызметтік қалыптарын жергілікті талаптарға бейімдеуге мәжбүр етті. Біріккен Корольдік, керісінше, лицензиялау және сапаны қамтамасыз ету (TfL) арқылы қатал тәсілді ұстанды, мұнда 2017 жылы Uber лицензиясының күшін жою қауіпсіздік шаралары мен беделді басқаруды арттырудың бастамасы ретінде болды. Үндістан инновациялар мен бейресми жұмыстарды теңестіру үлгісін ұсынады, Ola жүргізушілерді біріктіру үшін оқыту және микрокредиттік бағдарламаларды пайдаланады, бұл 500 000 бейресми жұмысшылары бар Қазақстан үшін өте өзекті. Қытай болса, 2018 жылғы оқиғалардан кейін DiDi бейнебақылау және деректерді тексеру талаптарын қоя отырып, қатаң мемлекеттік бақылау мен цифрландыруды қолданудың үлгісін ұсынады, дегенмен оның Қазақстандағы сәтсіздігі (2021–2022) жергілікті бейімделусіз мұндай модельдің шегін де ашты.

Салыстырмалы талдау шетелдік тәжірибе 1-бөлімде көрсетілген негізгі мәселелерді шешудің ауқымын ұсынатынын көрсетеді: бейресмилік, қауіпсіздік, бәсекелестік және беделді тәуекелдер. DiDi-дің Қазақстандағы inDriver және Yandex Go бәсекелестігін жете бағаламауынан туындаған сәтсіздігі, сондай-ақ қатаң үлгінің жергілікті бейресмилікпен үйлеспеушілігі Майкл Портердің бәсекеге бейімделу туралы идеяларымен үндесетін ұстанымдарды нақты жерлерге сәйкестендірудің маңыздылығын көрсетеді. Сонымен қатар, үнді тәжірибесі Қазақстан үшін практикалық балама ұсына отырып, отандық платформалық бастамалардың заңнамалық базасының кемшіліктерінің орнын толтыра алатынын көрсетеді.

Менеджмент тұрғысынан халықаралық тәжірибе кәсіпкерлік тиімділікті әлеуметтік жауапкершілікпен және тәуекелдерді басқарумен үйлестіретін әкімшілендіруге кешенді тәсілдің қажеттілігін көрсетеді. Джон Коттер сияқты авторлар Uber-дің TfL талаптарына немесе Оланың үнділік нарыққа бейімделуінен көрінетін өзгерістер жағдайында ептіліктің маңыздылығын атап өтеді, ал Джим Коллинз бедел дағдарыстарын жеңу үшін маңызды болып табылатын тұрақтылықтың негізі ретінде тәртіпті атап көрсетеді. Қазақстан үшін бұл сабақтар лицензиялауды және сақтандыруды (Ұлыбритания), әлеуметтік бағдарламаларды (Үндістан) немесе цифрлық мониторингті (Қытай) енгізу әлеуетін көрсетеді, бірақ оларды жүзеге асыру арнайы заңнаманың болмауы және цифрлық инфрақұрылымның осалдығы сияқты құрылымдық кедергілерді еңсеруді талап етеді.

Германияда такси жүргізушілеріне үлкен талаптар қойылады. Олар бірқатар психологиялық сынақтардан өтуі, кем дегенде 21 жаста болуы, Германияны құрылымын меңгеруі, неміс тілін жетік меңгеруі, әрбір көшені білуі, медициналық тексеруден өтуі, соттылығының жоқтығы туралы анықтама медициналық анықтама, оның ішінде көз көру дәрежесі туралы анықтама, жолаушыларды тасымалдау лицензиясы болуы керек. Операторлар қолданбалар мен диспетчерлік платформаларды қоса, сапарларды брондайтын жүйелерді білуі керек. Германияда такси операторы болып табысты жұмыс істеу үшін заңнаманы білу қажет, өйткені оператор заңдарда бекітілген жолаушыларды тасымалдау талаптарын, соның ішінде жүргізуші куәлігін және көлік құралдарының қауіпсіздік стандарттарын білуі керек.

2.3 тарауының екінші бөлімшесінде біз ТМД елдерінің такси агрегаторлары арқылы тасымалдау қызметінің бизнес әкімшілендіру ерекшеліктерін және сол қызметтің құқықтық реттелуінің ерекшеліктерін зерделедік.

Осылайша, II бөлім такси агрегаторларын реттеу мен әкімшілендірудің халықаралық тәжірибесі мен кейбір шет елдердің тәжірибесі Қазақстандағы саланың мәселелерін шешуге бейімделуі мүмкін әмбебап стандарттарды да, ұлттық үлгілерді де ұсынатынын көрсетеді. Стандарттар жалпы нұсқауларды бергенімен, инновациялар, бақылау және жергілікті жағдайлар арасындағы сәйкестіктің маңыздылығын атап көрсете отырып, олардың тәжірибеде жүзеге асырылуын көрсетеді. Бұл тұжырымдар оның әлеуметтік-экономикалық және құқықтық сипаттамаларын ескере отырып, шетелдік тәжірибені ұлттық тәжірибеге енгізуге бағытталған келесі тараулардағы ұсынымдарды әзірлеуге негіз болады.

Осы тәжірибелерді біріктіретін отандық такси агрегаторын құру Қазақстанға нақты реттеу арқылы құқықтық олқылықтарды жоюға, цифрлық технологиялар мен ынталандыру бағдарламалары арқылы басқаруды жақсартуға және ұлттық нарыққа бейімделу арқылы тұрақтылықты қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұл тұжырымдар қауіпсіздікті, ашықтықты және әлеуметтік жауапкершілікті қамтамасыз ету арқылы Қазақстанның көлік саласын түрлендіруге қабілетті жетекші платформаны құруға бағытталған III бөлімдегі ұсыныстарды әзірлеуге негіз болады.

III БӨЛІМ. Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу саласындағы отандық заңнаманың жүзеге асырылуы және осы саладағы әкімшілендіру тәжірибесі

3.1 Қазақстан Республикасында электрондық платформалар және такси агрегаторларының қызметі туралы заңнамасының қалыптасуы

2023 жылғы 21 қаңтардан бастап 2023 жылғы 31 желтоқсанға дейін Қазақстан Республикасының аумағында Интернет-платформаларды пайдалана отырып қызмет көрсететін тұлғаларды салықтық әкімшілендірудің басқа тәртібін қолдану бойынша Пилоттық жоба жүзеге асырылды. Жоба Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің орынбасары – Қазақстан Республикасы Қаржы министрінің 2023 жылғы 17 қаңтардағы № 33 «Интернет-платформаларды пайдалана отырып қызмет көрсететін тұлғаларға салықтық әкімшілендірудің өзгеше тәртібін қолдану жөніндегі пилоттық жобаны іске асыру қағидалары мен мерзімін бекіту туралы» бұйрығының негізінде жүзеге асырылды¹⁷⁸.

Жобаны Қазақстан Республикасы Мемлекеттік кірістер комитеті «Yandex Qazaqstan» компаниясымен бірлесіп, Астана және Алматы қалаларында «Yandex Go» қосымшасы арқылы қызмет көрсететін такси жүргізушілеріне арнап, интернет-платформалар арқылы жұмыс істейтін адамдарды салық және әлеуметтік қамсыздандыру жүйесіне тарту мақсатында ұйымдастырды.

Қағидалардың 5-тармағына сәйкес, Пилоттық жоба интернет-платформаны пайдалану арқылы қызмет көрсететін жеке тұлғаларды тіркеу мен әкімшілендіруді көздеді.

Жүргізуші ретінде тіркелу үшін жеке тұлға интернет-платформада онлайн тіркелу процедурасынан өтуі керек еді. Жеке тұлға жүргізуші ретінде онлайн тіркеу рәсімінен өткен кезде:

- 1) Цифрлық ID пайдалана отырып, биометриялық сәйкестендіруден өтеді;
- 2) мемлекеттік деректер қорынан дербес ақпаратты жинауға және өңдеуге келісім береді;
- 3) пилоттық жобаға қатысуға келісім береді;
- 4) интернет-платформада пайдаланылатын «Е-лицензиялау» Мемлекеттік деректер қорының тиісті ашық қызметі арқылы дара кәсіпкер ретінде сараландырудан және тіркеуден өтеді.

Бұл ретте арнайы мобильді қосымшаны пайдалана отырып, қызмет түрін және арнаулы салық режимін таңдай отырып, дара кәсіпкердің қызметін бастағаны туралы хабарлама толтырылады. Хабарлама жүргізушінің электрондық цифрлық қолтаңбасымен куәландырылады (тұлға дара кәсіпкер ретінде тіркелмеген жағдайда);

¹⁷⁸ Интернет-платформаларды пайдалана отырып қызмет көрсететін тұлғаларды салықтық әкімшілендірудің өзге тәртібін қолдану жөніндегі пилоттық жобаны іске асыру мерзімі мен қағидаларын бекіту туралы. Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің орынбасары - Қаржы министрінің 2023 жылғы 17 қаңтардағы № 33 бұйрығы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/V2300031705>

5) егер кәсіпкер дара кәсіпкер ретінде тіркелген болса, қолданылатын салық режимі туралы хабарламаны толтыру арқылы арнайы мобильді қосымшаны пайдалана отырып, арнаулы салық режимін таңдайды;

6) Оператордың жеке табыс салығын (ЖТС) және әлеуметтік төлемдерді ұстауына және аударуына келісім береді.

Жүргізушінің дербес деректері мемлекеттік органдардың деректер базалары мен ақпараттық жүйелерін интернет-платформамен біріктіру негізінде қалыптастырылады.

Оператор өз кезегінде:

Интернет-платформаның «E-Salyq Business» арнайы мобильді қосымшасымен интеграциясын қамтамасыз ету:

арнайы мобильді қосымшаны пайдалана отырып, арнаулы салық режимін таңдау;

«E-Salyq Business» арнайы мобильді қосымшасы немесе интернет-платформаны пайдалана отырып, жүргізуші көрсететін тиісті қызметке бақылау-кассалық машина үшін түбіртек қалыптастыру және беру;

интернет-платформаны пайдалана отырып қызмет көрсету кезінде алынған жүргізушілердің кірістері бойынша жеке табыс салығының, міндетті әлеуметтік салықтың, әлеуметтік аударымдар мен міндетті медициналық сақтандыру жарналарының есептелген сомалары туралы ақпаратты алу;

жүргізуші интернет-платформаны пайдалана отырып, тиісті қызметтерді көрсеткен кезде алынған жүргізушілердің кірістері туралы ақпаратты Комитеттің ақпараттық жүйесіне беру бойынша і әрекеттер жасауы қажет¹⁷⁹.

Платформадағы қызмет көрсетушілері үшін артықшылықтар:

Әлеуметтік кодекстің 102-бабының 4-тармағына сәйкес, егер провайдер – заңды тұлға жұмысқа орналасуға арналған интернет-платформаларды және (немесе) мобильді қосымшаларды пайдалана отырып, жұмыскерлерді қызметтер көрсету және жұмыстарды орындау үшін тартса, олармен еңбек қатынастары Қазақстан Республикасының Еңбек кодексіне сәйкес ресімделеді.

Осылайша, аталған қызметкермен еңбек шартын жасау кезінде Қазақстан Республикасы еңбек заңнамасының барлық нормалары сақталуы тиіс. Еңбек тәртібі, күнделікті жұмыстың ұзақтығы, жұмыс уақытының есебі, еңбек жүйесі мен шарттары тараптардың келісімімен белгіленеді және ұжымдық немесе еңбек шартында, сондай-ақ жұмыс берушінің актілерінде белгіленеді.

Сонымен қатар, бұл қызметкерлер Бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорынан зейнетақы төлемдерін, Мемлекеттік әлеуметтік сақтандыру қорынан әлеуметтік төлемдерді алу құқығына ие болады және медициналық мекемелердің міндетті сақтандыруға жататын қызметтерін пайдалана алады.

Пилоттық жобаның нәтижелері салық түсімдері мен әлеуметтік аударымдарды жинау процесіне оң әсерін тигізді, сонымен қатар жобаны іске асыру барысында кездесетін негізгі қиындықтарды да анықтады.

¹⁷⁹ Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы (Салық кодексі). Қазақстан Республикасының Кодексі 2017 жылғы 25 желтоқсандағы № 120-VI ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1700000120>

Такси форумында «Яндекс Такси» нарықта бірінші болып өз жүйелерін біріктіріп, 2023 жылдың 1 қыркүйегінен бастап жаңа механизм бойынша жұмыс істей бастағаны, ал 2025 жылдан бастап Әлеуметтік және Салық кодекстеріне енгізілген жаңа өзгерістерге сәйкес салық агенті-орындаушы болғаны айтылды. Жоба аясында 36 мың жүргізуші дара кәсіпкер ретінде тіркелді. Жүргізушілердің салық агенті арқылы аударған салықтары мен әлеуметтік аударымдарының сомасы 913 миллион теңгені, ал дара кәсіпкер жүргізушілердің кірісі 46,8 миллиард теңгені құрады.

Дара кәсіпкер мәртебесі бар жүргізушінің барлық сапарлары үшін платформа e-Salyq Business жүйесінде автоматты тексерулерді жасайды. Бірақ сонымен бірге негізгі кедергілердің бірі электронды құжат айналымы (ЭҚА) болып қала береді, бұл драйверлер үшін де, сервистік серіктестер үшін де, платформаның өзі үшін де көптеген сұрақтар мен қиындықтарды тудырады. Құжаттарға қашықтан қол қою үшін Электрондық шот-фактура ақпараттық жүйесінде тіркелу қажет. Бұл тіркеуді тек жеке компьютерден жасақтауға болады, бірақ жүргізушілердің 70% дербес компьютерге қол жеткізе алмады.

Бұл мәселені шешу үшін Яндекс Такси жүргізушілерге қажетті құжаттарды жасауға көмектесетін провайдерлерді қосты. Электронды құжат айналымы жүргізушілер үшін күрделі әрі қолайсыз құрал екені айтылды. Сондықтан бұл процесті қарапайым және қолжетімді етіп қайта қарау ұсынылды. Мысалы, құжат айналымын e-Salyq Business-те арнайы мобильді қосымшаның көмегімен салық режимі аясында платформа беретін чектермен ауыстыру. Бірқатар елдерде платформа қызметкерлері үшін осындай тіркеу дәл осылай жүзеге асырылды.

Пилоттық жоба сондай-ақ салықтық әкімшілендірудің, атап айтқанда, декларациясыз салық режимдерін енгізудің келешегі бар екенін көрсетті. Салықтарды платформалар бойынша ұстау және оларды бюджетке аудару ашық жүйені қалыптастырады, адал бәсекелестік тудырады және бизнес үшін кедергілерді жояды.

Кейбір мәліметтер бойынша, қазақстандық бір жарым миллионға дейін адам платформалық жұмысқа қатысушы бола алады. Бұл олардың әлеуметтік қорғалуын және салық төлеуші ретінде ресми мәртебесін қамтамасыз етудің үлкен әлеуеті. Бұл ретте Салық кодексінің жаңа редакциясында жеке тұлғалардың орындаушы ретіндегі түсінігі енгізілді: бұл бір жағынан дара кәсіпкер ретінде тіркелмеген жүргізушілер үшін процесті жеңілдетуі мүмкін. Екінші жағынан, мұндай шара қазірдің өзінде дара кәсіпкер ретінде тіркелген 36 мың жүргізушінің еңбегінің босқа кетуіне әкеп соғуы мүмкін¹⁸⁰.

Осылайша, бұл пилоттық жоба платформаны жұмыспен қамту саласындағы ұзақ мерзімді өзгерістерге негіз болуы керек. Дегенмен, бұл жүйені ыңғайлы, түсінікті және қолжетімді етуге көмектесетін кейбір түзетулерді қажет етеді.

¹⁸⁰ Платформенная занятость в Казахстане: результаты и проблемы проекта обсудили на Форуме такси в Алматы. <https://www.zakon.kz/tekhn0/6458799-platformennaya-zanyatost-v-kazakhstan-rezultaty-i-problemy-proekta-obsudili-na-forume-taksi-v-almaty.html>

Пилоттық жобаның нәтижелері осы саладағы заң шығаруды одан әрі дамытуға серпін берді. 2024 жылдың 1 қыркүйегінен бастап Әлеуметтік кодекстің 102-1 бабы қолданысқа енгізілді, оған сәйкес Оператор (агрегатор) «Міндетті әлеуметтік медициналық сақтандыру туралы» Қазақстан Республикасының Заңына сәйкес міндетті зейнетақы жарналарын және әлеуметтік аударымдарды, міндетті әлеуметтік медициналық сақтандыруға аударымдарды және салық кодексіне сәйкес арнайы кірістерді жүзеге асыратын жеке тұлғалардан жеке табыс салығын ұстайды. арнайы мобильді қосымшаны пайдалана отырып, салық режимін жүзеге асырады және ұсталған сомаларды аударады. Салық және Әлеуметтік кодекстерге енгізілген өзгерістерге сәйкес, интернет-алаң операторы интернет-платформада тіркелген орындаушының (такси жүргізушісінің) табысынан салық және әлеуметтік төлемдер сомаларын ұстауға және аударуға міндетті.

Бұл өзгерістер мыналарды көздейді:

- әлеуметтік төлемдердің мөлшерлемесін 1%-ға дейін төмендету (бар болғаны 4% - жеке табыс салығы, міндетті әлеуметтік сақтандыру, әлеуметтік сақтандыру, міндетті медициналық сақтандыру, әлеуметтік төлемдердің стандартты мөлшерлемелерін қолдану құқығын сақтай отырып);
- интернет-платформалардың операторларын салықтар мен әлеуметтік төлемдерді ұстау және төлеу бойынша салық агенттері ретінде тану;
- интернет-платформада тіркелген жүргізушілердің екі арнаулы салық режимін қолдануы.

Интернет-платформада тіркелген салық төлеуші басқа да кәсіпкерлік қызметпен қатар айналысатын болса, ол екі арнайы салық режимін (АСР) қолдануға құқылы, олардың біреуі арнайы мобильді қосымшаны пайдалана отырып, АСР болуы керек.

Бұл ретте салық және әлеуметтік төлемдердің сомасын ұстау және аудару жөніндегі міндет мынадай тәртіппен жүзеге асырылады:

- интернет-платформаны пайдаланатын қызмет үшін – такси жүргізушісі үшін интернет-платформаның операторына міндеттеме жүктеледі;
- басқа қызмет түрлері бойынша міндеттеме салық төлеушінің өзіне жүктеледі.

Бұл ретте такси жүргізушілеріне салықтар мен әлеуметтік төлемдер бойынша міндеттемелерін келесі жолдардың бірімен орындауға мүмкіндік беріледі:

1-ші жол – 4% төмендетілген мөлшерлеме бойынша интернет-платформа операторының есептеуі (жеке табыс салығы – 1%, міндетті зейнеткерлік төлемдер – 1%, әлеуметтік төлемдер – 1%, міндетті медициналық сақтандыру төлемі – 1%);

2-ші жол – бір ең төменгі жалақыдан есептеу (зейнеткерлік төлем – 8 500 теңге, әлеуметтік салық – 2 975 теңге, міндетті медициналық сақтандыру төлемі – 5 950 теңге және кірістен жеке табыс салығы 1 %);

3-ші жол – әлеуметтік төлемдердің стандартты мөлшерлемелерін (зейнеткерлік төлем – 10%, әлеуметтік төлем – 3,5%, міндетті медициналық

сақтандыру төлемі – 5% ең төменгі жалақының 1,4% және 1% табыстан жеке табыс салығы) пайдалана отырып, нақты алынған табыстан есептеу.

Салықтарды және төлемдерді төлеу жөніндегі міндеттер салық төлеушінің екі немесе одан да көп ұйымдарда жұмыс істеуіне қарамастан, оның барлық кірістерінен туындайды. Яғни, жүргізуші бір уақытта бірнеше платформада жұмыс істесе, интернет-платформаның әрбір операторы жүргізуші табысынан жеке табыс салығын және әлеуметтік төлемдерді ұстауға міндетті.

Бүгінгі таңда интернет-платформада (мысалы, Яндекс.Такси) жұмыс істеу үшін такси жүргізушілеріне мобильді қосымша арқылы арнайы салық режимін қолданып, дара кәсіпкер ретінде тіркелу ұсынылады. Дара кәсіпкер ретінде тіркелу Интернет-платформаның өзінде, сондай-ақ e-Salyq Business мобильді қосымшасы арқылы тіркелу кезінде жүзеге асырылуы мүмкін.

Такси жүргізушілеріне қолайлылық – олар үшін салықтар мен әлеуметтік төлемдерді аудару интернет-платформа арқылы жүзеге асырылады. Бұл процесті айтарлықтай жеңілдетеді, өйткені жүргізушілер бюджетке қаражатты есептеу және аударумен айналысудың қажеті жоқ.

Бұл салық салу режимі тиімді, өйткені табыс салығы бар болғаны 1% құрайды (салыстыру үшін: қызметкерлер үшін стандартты табыс салығы 10%). Зейнетақы жарналары, әлеуметтік және медициналық сақтандыру жарналары да 1 пайызды құрайды. Бұл жарналар мен аударымдар салық төлеушінің өзін әлеуметтік қамсыздандыруға бағытталған, бұл режимді қарапайым ғана емес, сонымен қатар әлеуметтік қорғау тұрғысынан да пайдалы етеді.

Кейбір платформалар салық салу тұрғысынан белгілі бір шарттарды орындағаны үшін ұпайларды және бонустарды есептеу сияқты қосымша жеңілдіктерді ұсынады, бұл жүргізушілер үшін заңды және заң шеңберінде жұмыс істеуге қосымша мотивация бола алады.

Бұл режимнің ыңғайлылығы келесідей:

- дара кәсіпкер ретінде тіркелу және қызметін тоқтату салық органдарына барусыз «e-Salyq Business» мобильді қосымшасы арқылы жүзеге асырылады.
- мобильді қосымша автоматты түрде түскен кірістің есебін жүргізеді, салықты (салық ставкасы – 1%) және әлеуметтік төлемдерді есептейді;
- кассалық чекті алмастыратын мобильді қосымша арқылы чек беріледі, бұл бақылау-кассалық машинаны сатып алу қажеттілігін болдырмайды.
- салық декларациясын тапсыру міндеттемесі жоқ.
- мобильді қосымша салық режимін таңдауға немесе өзгертуге, салықтарды төлеуге және төлемдерді (есепке алу, қайтару) басқаруға мүмкіндік береді.

Бұл режимді 2024 жылы табысы жылына 13,0 млн теңгеден (3528 АЕК) аспайтын және жалдамалы жұмысшыларсыз қызметтің 33 түрінің бір немесе бірнешеуін (оның ішінде такси қызметін) жүзеге асыратын азаматтар пайдалана алады.

2024 жылғы қазанда Парламент Мәжілісі «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жолаушылар көлігі саласындағы кейбір мемлекеттік функцияларды міндетті мүшелік (қатысу) негізінде өзін-өзі реттеуге

ауыстыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» заң жобасын бірінші оқылымда қарады¹⁸¹.

Заң жобасына сәйкес, «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына көптеген түзетулер енгізілу жоспарлануда, оның мақсаты автомобиль көлігі саласындағы, оның ішінде таксимен жолаушыларды тасымалдау саласында мемлекеттік реттеуді жетілдіру болып табылады. Атап айтқанда, мүшелік жолаушылар тасымалы нарығының барлық субъектілері үшін міндетті болып табылатын өзін-өзі реттейтін ұйымдар (ӨӨРҰ) мәртебесіндегі Автомобильдік тасымалдаушылар палаталарын құру жоспарлануда. Бірнеше немесе бір Палата болады және әрбір нарық қатысушысы, ол такси паркі, автотұрақ немесе агрегатор болсын, олардың біреуінің мүшесі болуға міндетті. Әрбір ӨӨРҰ такси жүргізушілері мен қалааралық және халықаралық автобустардың жүргізушілерін біріктіреді деп болжануда. Мұндай ұйымдар қатысушылардың жұмысын және қызмет көрсету сапасын бақылауға мәжбүр болады. Жарналар ӨӨРҰ мүшелерінің кірісінің шамамен 0,5% құрайды. ӨӨРҰ көлік құралдарының жүргізушілерін бақылау бойынша шаралар қабылдайды. Оларға жолаушыларды тасымалдауды ұйымдастыру жөніндегі мемлекеттік функциялардың бір бөлігі беріледі. Бұл ұйымдар ақпараттық жүйені (АЖ) құруы керек. Кейіннен ол жүргізуші куәлігінің болуы, техникалық байқаудан өтуі, жолаушылар алдындағы азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыру туралы мәліметтерді қамтитын ӨӨРҰ қатысушыларын, сондай-ақ мүдделі мемлекеттік органдардың басқа АЖ тіркеуін, мониторингін және бақылауын қамтамасыз ететін зияткерлік көлік жүйесімен біріктірілетін болады.

Платформаның функционалдығы жүргізушілерді тіркеу кезінде, соның ішінде тапсырысты алған кезде цифрлық жүйеде өзін өзі танытуды қамтиды.

2025 жылдың 5 сәуірінен бастап техникалық байқау операторларының қызметі рұқсат беру рәсіміне ауысты, бұл заңды талаптарға сәйкес келетін және ӨӨРҰ мүшелеріне қызмет көрсетуге құқығы бар операторлардың тізбесін тексеруге мүмкіндік береді.

Бұл ретте, егер ӨӨРҰ-дың қызметін жүзеге асыру бекітілген болса, тасымалдаушы, жолаушы, уақыт және маршрут туралы мәліметтерді көрсете отырып, жол жүру ақысын төлеу тәртібі ұйымдардың ережелерімен және стандарттарымен айқындалады. Сонымен бірге, АЖ арқасында барлық такси агрегаторлары үшін күнделікті тексеру жүргізілетін қауіпсіздік талаптарына сәйкес келетін жүргізушілердің ортақ тізілімі құрылады. Заңнаманың бұзылуы фактілері анықталған жағдайда, ӨӨРҰ тиісті шаралар қабылдау үшін бақылаушы мемлекеттік органдарды дереу хабардар етуге міндетті¹⁸².

¹⁸¹ «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жолаушыларды автомобильмен тасымалдау саласындағы кейбір мемлекеттік функцияларды міндетті мүшелікке (қатысуға) негізделген өзін-өзі реттеуге ауыстыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Заңының жобасы бойынша досье (2022 жылғы желтоқсан). https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=33980061

¹⁸² В Казахстане ужесточат контроль за водителями такси, передает LS. <https://lsm.kz/taksistam-stanet-slozhnee-narushat-zakony>

Алдағы уақытта заң жеке тұлға ретінде такси қызметімен айналысатын азаматтарға қолданылмайды. Олар бұрынғыдай жұмысын жалғастыра алады. Бірақ егер олар жалдамалы жұмысшылары бар заңды тұлғалар немесе дара кәсіпкерлер ретінде тіркелсе, онда олар ӨӨРҰ-ға мүше болуы керек. Бірінші кезеңде бұл тіркелген көлігі бар ірі операторларға әсер етеді, мысалы, 283 компанияның 10 мың көлігі болса. Бұл ірі операторлар ӨӨРҰ-ға қосылуға міндетті болады.

Біріншіден, заң жобасы жүргізушілерге жарна сомасын ауыстыруға тыйым салады. Екіншіден, өзін-өзі реттейтін ұйымдар жарналардың қалай жұмсалғанын бақылай алады. Үшіншіден, бұл жарналар ақпараттық қосымшалардың ай сайынғы кірісінің бес пайызынан азын құрайды, сондықтан компаниялар оларды өздері төлейтін болады.

Бір-бірімен бәсекелесетін өзін-өзі реттейтін ұйымдарды құру қазірдің өзінде монополиялау мүмкіндігін жоққа шығарады. Сонымен қатар, ӨӨРҰ коммерциялық ұйым емес, ол қауымдастық ретінде жұмыс істейді және заң бойынша пайдалы қызметпен айналыса алмайды. Сондай-ақ, ӨӨРҰ тасымалдауға тікелей қатыспайды, бұл одан әрі монополиялану қаупін жоққа шығарады.

Алайда, бұл заң жобасы әлі күнге дейін күшіне енгізілмеген.

Заңнамадағы соңғы өзгерістер

2023 жылғы 20 сәуірде және 2025 жылғы 30 маусымда «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына ақпараттық-коммуникациялық технологиялар мен әлеуметтік заңнамадағы өзгерістерді көрсететін өзгерістер мен толықтырулар енгізілді¹⁸³.

«Такси» терминін нақтылаумен қатар, жаңа терминдер мен институттар енгізілді. Атап айтқанда, «таксиге тапсырыс берудің мобильді қосымшасы» термині ұялы байланыс қызметтері немесе интернет арқылы таксиге тапсырыс беруге және көлік құралын экипажбен жалға алуға қолжетімділікті қамтамасыз ететін жұмысқа орналастыру мобильді платформасы болып табылады (1-баптың 25-1 тармақшасы).

Заңда «такси тасымалдаушысы» дегеніміз «интернет-платформаларды және (немесе) мобильді платформаларды жұмысқа орналастыруға арналған қосымшаларды пайдалана отырып қызметтер көрсетуді немесе жұмыстарды орындауды жүзеге асыратын жеке тұлға, такси жолаушылары мен багажын тасымалдау жөніндегі қызметтерді көрсететін дара кәсіпкер немесе заңды тұлға» (25-2 тармақша) деп түсініледі.

Такси аландарының жұмысы туралы ережелер Заңның «Такси жолаушылары мен багажын тасымалдауды ұйымдастыру» деп аталатын 26-бабына да енгізілген. Осы баптың ережелеріне сәйкес азаматтар, оның ішінде дара кәсіпкерлер, жұмысқа орналасуға арналған интернет-платформаларды және

¹⁸³ Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне әлеуметтік қамсыздандыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2023 жылғы 20 сәуірдегі № 226-VII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2300000226>

(немесе) мобильді қосымшаларды пайдалана отырып қызметтер көрсетуді жүзеге асыратын заңды тұлғалар такси тасымалдаушысы қызметін жүзеге асыруға кіріскенге дейін жергілікті атқарушы органға Қазақстан Республикасының заңнамасында және «Рұқсаттар мен хабарламалар туралы» Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген тәртіппен қызметтің басталғаны туралы хабарлама жіберуге міндетті.

Дәстүрлі такси тасымалдаушылары үшін келесі міндеттер белгіленген:

1) Автомобиль көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдау қағидаларына сәйкес жолаушылар мен багажды тасымалдау үшін біркелкі түс схемасы және ерекше белгілері бар таксилерді пайдалануға. Алайда, бұл талап қызмет көрсетуді жүзеге асыратын немесе интернет-платформаларды және (немесе) платформаны жұмысқа орналастыруға арналған мобильді қосымшаларды пайдалана отырып жұмыстарды орындауды жүзеге асыратын жеке тұлғалардың тасымалдауына қолданылмайды.

2) жүргізушіге Қазақстан Республикасының Еңбек кодексіне сәйкес онымен еңбек шартын жасасқаннан кейін жолаушылар таксиін жүргізуге рұқсат беруге;

3) автокөлік құралдарын жолға дейін техникалық қарап-тексеруді, такси жүргізушілерін сапарға дейін және сапардан кейін медициналық куәландыруды қамтамасыз етуге;

5) такси көлігінің ақауы болған жағдайда оны уақтылы ауыстыруды қамтамасыз етуге;

6) жолаушыны такси қызметінің құны (бағасы) туралы хабардар етуді қамтамасыз етуге;

7) он және одан да көп такси болса, әрбір он таксиге кемінде бір мүгедектерге арналған таксиі болуы керек;

8) такси жүргізушілерінің жұмыс және демалыс тәртібін сақтауын қамтамасыз етуге және т.б.

Егер азамат интернет-платформаларды және (немесе) жұмысқа орналасудың мобильді қосымшаларын пайдалана отырып такси қызметін көрсету бойынша қызметті жүзеге асырса, онда ол жоғарыда аталған талаптарды өз бетінше орындайды. Мұндай тұлғаның талаптарды сақтауын бақылау такси-ақпараттық-диспетчерлік қызметке жүктеледі.

Такси көлігімен жолаушылар мен багажды тасымалдауды ұйымдастыру кезінде тасымалдаушы мыналарға құқылы:

1) такси тұрағы, жолаушыларды отырғызу және түсіру үшін арнайы жабдықталған такси тұрақтарын пайдалануға;

2) жол қозғалысы ережелерінің талаптарын сақтай отырып, жол желісінің кез келген учаскелерінде жолаушыларды отырғызуға және түсіруге;

3) таксилерге ақпараттық-диспетчерлік қызмет көрсетуге немесе ақпараттық-диспетчерлік қызмет көрсетуге шарт жасасуға;

4) көлік құралын таксометрмен жабдықтауға;

5) жергілікті атқарушы органдарға арнайы жабдықталған такси тұрақтарын ұйымдастыру жөнінде ұсыныстар енгізеді.

Такси тасымалдаушысының Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес өзге де құқықтары бар.

Такси тасымалдаушысы болып табылмайтын тұлға құрған таксиге арналған ақпараттық-диспетчерлік қызмет интернет-платформаларды және (немесе) жұмысқа орналасуға арналған мобильді қосымшаларды пайдалана отырып, қызметтер көрсетуді немесе жұмыстарды орындауды жүзеге асыратын жеке тұлғалардың тізіліміне енгізілген такси тасымалдаушыларымен, дара кәсіпкерлермен және салық төлеушінің қызметі туралы хабарлама ұсынған заңды тұлғалармен ақпараттық-диспетчерлік қызмет көрсету туралы шарт жасасады.

Интернет-платформаларды және (немесе) платформаны жұмысқа орналастыруға арналған мобильді қосымшаларды пайдалана отырып қызметтер көрсетуді немесе жұмыстарды орындауды жүзеге асыратын жеке тұлғалар, такси тасымалдаушысы ретінде қызметті жүзеге асыруды бастау туралы хабарламаны ұсынған дара кәсіпкерлер және заңды тұлғалар туралы мәліметтер рұқсаттар мен хабарламалардың мемлекеттік электрондық тізілімінде орналастырылады.

Жергілікті атқарушы органдар такси тұрақтарын ұйымдастыруды және жабдықтауды, әуежайларда, вокзалдарда, 1 және 2 санаттағы стационарлық сауда объектілерінде, сауда базарларында, театрларда, цирктерде, кинотеатрларда, мәдени-демалыс ұйымдарында, сондай-ақ алаңдарда, көшелерде және аудандарда электр зарядтау станцияларының (электр көліктері үшін) инженерлік инфрақұрылымын ұйымдастыруды қамтамасыз етеді.

2025 жылдың 1 қаңтарынан бастап «Автомобиль көлігі туралы» Заңға енгізілген өзгерістер күшіне енді, онда такси жүргізушілері – жеке тұлғалар дара кәсіпкер ретінде тіркелусіз жеке тасымалдаушы ретінде жұмыс істей алады. Алайда бұл жұмыс форматы салық және әлеуметтік кепілдіктер тұрғысынан кеңінен таралып, қолайлы бола ма, әзірге белгісіз.

2026 жылдың 1 қаңтарынан бастап ҚР Әлеуметтік кодексінің 102-1-бабы жаңа редакцияда қолданысқа енгізілді. Атап айтқанда: Платформа операторына жүргізушілердің әлеуметтік құқықтарын сақтау бойынша қосымша міндеттер жүктелді¹⁸⁴.

«Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы» Қазақстан Республикасының кодексіне (Салық кодексі) және «Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы» Қазақстан Республикасының Кодексінің қолданысқа енгізілуі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасы 2024 жылғы Заңымен Салық кодексінің 14-бабы мынадай мазмұндағы екінші бөлікпен толықтырылды:

«Интернет-платформаның операторы ұсынатын салық агенті Қазақстан Республикасының Әлеуметтік кодексіне сәйкес орындаушы болып табылатын арнайы мобильді қосымшаны пайдалана отырып, арнайы салық режимін

¹⁸⁴ Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне салық салу мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2025 жылғы 18 шілдедегі № 215-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2500000215>

қолданатын дара кәсіпкерлер үшін Қазақстан Республикасы Әлеуметтік кодексінің 102-1-бабының 1-тармағында көрсетілген жеке табыс салығын және әлеуметтік төлемдерді ұстайды және аударды».

Жоғарыда аталған түзетулер такси жүргізушілеріне түсетін жүктемені азайту, сондай-ақ салықтар мен әлеуметтік төлемдерді төлеуді жеңілдету мақсатында жүзеге асырылды.

Осыдан кейін Салық кодексінің сол 14-бабы мынадай мазмұндағы үшінші бөлікпен толықтырылды:

«Көрсетілген қызметтері, орындалған жұмыстары үшін төлем интернет-алаң арқылы жүзеге асырылмайтын интернет-алаң операторлары уәкілетті орган айқындаған тәртіппен және мерзімдерде интернет-алаңда тіркелген, тұтынушыларға қызмет көрсететін немесе интернет-алаңын пайдаланатын тұтынушылар үшін жұмыстарды орындайтын тұлғалар туралы мәліметтерді салық органдарына беруге міндетті»¹⁸⁵.

Заңға тәуелді актілер деңгейінде де елеулі өзгерістер жүргізілуде. Осылайша, 2025 жылғы тамызда «Көрсетілген қызметтері, орындалған жұмыстары үшін төлем интернет-платформа арқылы жүзеге асырылмайтын интернет-платформа операторларының интернет-платформада тіркелген, тұтынушыларға қызмет көрсететін немесе Интернет-платформаны пайдалана отырып, тұтынушылар үшін жұмыстарды орындайтын тұлғалар туралы мәліметтерді мемлекеттік кірістер органдарына ұсыну қағидаларын, мерзімі мен нысанын бекіту туралы» бұйрық жобасы талқылауға жарияланған болатын. Осы бұйрыққа сәйкес интернет-платформалар Мемлекеттік кірістер комитетіне есеп береді.

Қазақстан Республикасы Салық кодексінің 14-бабының үшінші бөлігін іске асыру мақсатында Интернет-алаңда тіркелген, тұтынушыларға қызмет көрсететін немесе Интернет-платформаны пайдалана отырып, тұтынушылар үшін жұмыстарды орындайтын тұлғалар туралы ақпаратты мемлекеттік кірістер органдарына ұсынуы үшін Интернет-алаң арқылы көрсетілген қызметтері мен орындалған жұмысы үшін ақы төленбейтін интернет-алаң операторлары үшін қағидалар белгіленді.

Жобаның мақсаты – интернет-платформаларды пайдалана отырып жұмыс істейтін жеке тұлғалардың (соның ішінде өзін-өзі жұмыспен қамтыған тұлғалардың) және дара кәсіпкерлердің кірістерінің толықтығы мен ашықтығын қамтамасыз ету, олар арқылы көрсетілген қызметтер немесе орындалған жұмыстар үшін төлем жүргізілмейді.

Жобаның мақсаты сондай-ақ интернет-платформа арқылы жұмыс істейтін орындаушылардың салық міндеттемелері мен әлеуметтік төлемдер бойынша міндеттемелерін орындау тәртібін жеңілдету болып табылады. Бұл бейресми жұмыспен қамту үлесін азайтады, азаматтық белсенділікті арттырады, қасалық

¹⁸⁵ "Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы" Қазақстан Республикасының Кодексіне (Салық кодексі) және оны қолданысқа енгізу мәселелері бойынша Қазақстан Республикасының заңдарына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2025 жылғы 15 шілдедегі № 208-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2500000208>

тәртіпті жақсартады және азаматтардың өз мүдделерін қорғау мәселелерінде құқықтық мәдениетін тәрбиелейді¹⁸⁶.

Жобадан күтілетін нәтиже:

Интернет-платформалар операторларының Интернет-платформалар арқылы төлем жасалмаған жағдайда қызметтерді ұсынатын немесе жұмыстарды орындайтын тұлғалар туралы ақпаратты ұсыну тәртібіне, мерзіміне және нысанына қойылатын бірыңғай талаптарды айқындау.

1. Мемлекеттік кірістер органдарының жеке тұлғалардың (оның ішінде өзін-өзі жұмыспен қамтығандардың) және интернет-платформаларды пайдалана отырып қызметін жүзеге асыратын дара кәсіпкерлердің кірістеріне бақылауының тиімділігін арттыру.

2. Жеке тұлғалардың (соның ішінде өзін-өзі жұмыспен қамтығандардың) және дара кәсіпкерлердің табыстарын заңдастыру үшін құқықтық жағдайлар жасау және салық заңнамасын ерікті сақтау деңгейін арттыру.

3. Қызмет көрсету және жұмыстарды орындау кезінде адал бәсекелестікті дамытуға жәрдемдесу¹⁸⁷.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2024 жылғы 8 қарашадағы № 945 қаулысымен «Міндетті зейнетақы жарналарын, міндетті кәсіптік зейнетақы жарналарын есептеу, ұстап қалу (есепке жазу) және бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорына аудару және олар бойынша өндіріп алу қағидалары мен мерзімдерін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2023 жылғы 30 маусымдағы № 525 қаулысына және «Жұмыс берушінің міндетті зейнетақы жарналарын есептеу (есепке жазу) және бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорына аудару және олар бойынша өндіріп алу қағидалары мен мерзімдерін бекіту туралы» Қаулысына да өзгерістер мен толықтырулар енгізілді¹⁸⁸.

Қаулы 2026 жылғы 1 қаңтардан бастап қолданысқа енгізіледі.

Қаулының мақсаты міндетті зейнетақы жарналарын, сондай-ақ жұмыс берушінің міндетті зейнетақы жарналарын төлеу жөніндегі агенттерді (Әлеуметтік кодекстің 102-бабы 2-тармағының 1) тармақшасында айқындалған интернет-платформалардың операторларын, сондай-ақ осы жарналарды төлеу тәртібі мен мерзімдерін айқындау болып табылады.

¹⁸⁶ В Казахстане хотят усилить контроль над доходами самозанятых. <https://www.inbusiness.kz/ru/last/v-kazahstane-hotyat-usilit-kontrol-nad-dohodami-samozanyatyh>

¹⁸⁷ «Көрсетілген қызметтер, орындалған жұмыстар үшін ақы төлеу интернет-платформа арқылы жүргізілмейтін интернет-платформа операторлары салық органдарына интернет-платформада тіркелген, интернет-платформаны пайдалана отырып, тапсырыс берушілерге қызметтер көрсететін немесе тапсырыс берушілерге жұмыстарды орындайтын тұлғалар туралы мәліметтерді мемлекеттік кірістер органдарына ұсыну қағидаларын, мерзімін және нысанын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Қаржы министрінің бұйрығының жобасы. <https://legalacts.egov.kz/npa/view?id=15566833>

¹⁸⁸ Қазақстан Республикасы Үкіметінің "Міндетті зейнетақы жарналарын, міндетті кәсіптік зейнетақы жарналарын есептеу, ұстап қалу (есепке жазу) және бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорына аудару және олар бойынша өндіріп алу қағидалары мен мерзімдерін бекіту туралы" 2023 жылғы 30 маусымдағы № 525 және "Жұмыс берушінің міндетті зейнетақы жарналарын есептеу (есепке жазу) және бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорына аудару және олар бойынша өндіріп алу қағидалары мен мерзімдерін бекіту туралы" 2023 жылғы 3 шілдедегі № 540 қаулыларына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2024 жылғы 8 қарашадағы № 945 қаулысы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2400000945>

Еске салсақ, 2024 жылы «Яндекс Такси» платформасы Қазақстанда платформаны жұмысқа орналастыру бойынша пилоттық жобаны іске қосуға бірінші болып қатысты, ал 2024 жылдың 1 қыркүйегінен бастап компания салық агенті ретінде әрекет етіп, орындаушылар үшін салықтарды автоматты түрде есептеп, ұстайды және аударады. Содан бері осы кәсіпорын бюджетке салық және әлеуметтік аударымдар түрінде 4,3 миллиард теңгеден астам қаржы аударған. 2025 жылдың бірінші жарты жылдығының қорытындысы бойынша «Яндекс Такси» платформасында 85 мың жүргізуші арнайы салық режимі бойынша дара кәсіпкер ретінде тіркелген. Олар үшін қазірдің өзінде 3 миллиард теңгеге жуық салық пен әлеуметтік аударымдар төленді, әлеуметтік қорғалған жүргізушілер саны екі еседен астамға өсті.

2024 жылдың қыркүйегінен бастап Яндекс Такси платформасы салық агенті ретінде әрекет етеді және жүргізушілерге салықтарды, медициналық сақтандыруды және зейнетақы жарналарын дербес есептейді және аударады. Соның арқасында такси жүргізушілері әлеуметтік кепілдіктер алады.

Агрегатордың монополиялық жағдайының мәселелері.

2025 жылға қарай «Яндекс. Такси» агрегаторының бизнес-әкімшілендіру саясатындағы оң өзгерістерге қарамастан, қазіргі уақытта Қазақстанның такси нарығында монополиялық жағдайды иеленетін осы агрегатордың мәртебесі туралы мәселе көтерілуде.

2025 жылдың сәуір-маусым айлары аралығында Қазақстанда «Яндекс.Такси» қызметінің баға белгілеу жүйесіне аудит жүргізілді. Аудит монополияға қарсы сәйкестік аясында жүргізілді, оның аясында «Яндекс.Такси» тексеруден өтуге міндеттелді. Талдаудың мақсаты баға белгілеу тетіктерін, оның ішінде сапарлардың құнына әсер ететін көрсеткіштерді, сондай-ақ қызмет көрсетудің күнделікті ағымдық процестерін зерттеу болды. Аудит барысында платформаның құрылымы, негізгі (тұрақты) және өзгертулер енгізуге болатын баға құру қағидаттары, соның ішінде әуежайлар маңындағы және қалалардың шалғай аудандарында таксимен тасымалдауларына талдау жасалды.

Аудит қызметтердің түпкілікті құнына әсер етуі мүмкін тәуекелдерді анықтады. Алғашқы аудит жолаушылар төлейтін бағасының негізсіз өсуіне және жүргізуші кірісінің төмендеуіне әкелуі мүмкін бірқатар тәуекелдерді анықтады. Олардың арасында:

- кала шекаралары мен іс жүзіндегі әкімшілік шекаралар арасындағы сәйкессіздік, бұл жол жүру құнын есептеуге әсер етті;

- интерфейсте анық көрсетілмеген бағалық емес құрамдас бөліктерге байланысты бағаның өсуі;

- жол жүру құнын есептеуге арналған өтінімде толық ақпараттың болмауы; жолаушыларды әуежайда орналасқан жері бойынша кемсіту, соның салдарынан кейбір жолаушылар көбірек төлеуі мүмкіндігін орнату.

Компания анықталған бұзушылықтардың біразын жойды, ал қалғандарын жоюға міндеттеме алды. Осылайша, Агенттік хабарламасы бойынша «Яндекс» компаниясының адалдық бағдарламасының ережелері өзгертілді - енді

тұтынушыларға ұсынылатын жеңілдіктер бойынша барлық шығындарды компания толығымен өзі көтеретін болды. Сонымен қатар, Яндекстің монополияға қарсы сәйкестігі компанияға сұраныстың жоғары кезеңінде такси бағасының негізсіз өсуіне, сондай-ақ жүргізушілердің кірісінің төмендеуіне әкелетін әрекеттерге жол бермеу шараларын орындауды талап ететін түзетулер енгізілді.

Кездесу барысында агенттікке келіп түскен өтініштер негізінде «Яндекс такси» жүргізушілерінің өздеріне қатысты проблемалық мәселелер де қарастырылды. Яндекс өкілдері 2025 жылдың бірінші тоқсанында монополияға қарсы нормаларды сақтау талаптарының орындалуы туралы баяндады.

Отырыс қорытындысы бойынша мониторингтік топ мемлекеттік органдарға да, «Яндекс. Такси»ге де ұсыныстар берді. Олардың кейбіреулері жойылса, басқа анықталған кемшіліктерді компания жоюға міндеттелді¹⁸⁹.

Енді бұл агрегатор монополияға қарсы заңнаманы бұзбау үшін өз жұмысына өзгерістер енгізуі керек.

ҚР Көлік министрлігі халық өз қалауынша такси таңдау үшін басқа агрегаторлармен келіссөздер жүргізуде. Біздің диссертациямызда талқыланатын Қазақстанда жұмыс істейтін бұрынғы агрегаторлар бәсекеге төтеп бере алмады, өйткені олар төмен баға белгілеп, жүргізушілерге өз қызметі арқылы тасымалдауды жүзеге асырғаны үшін қосымша ақы төледі. Бұл жағдайда дәстүрлі такси компаниялары интернет-такси агрегаторларымен бәсекелесетін Қазақстан экономикасы үшін бәсекелестік пайдалы болар еді. Ондай үлгілер, мысалы, Беларусьте, Өзбекістанда жүзеге асырылып жатқандығы туралы алдағы бөлімде келтірілген болатын.

Алайда, белгілі болғандай, ҚР Салық кодексінің жаңа нормаларында ҚҚС мөлшерлемесі 16 пайызды құраған.

Такси қызметі мамандарының болжамы бойынша, алдағы өзгерістерге байланысты шамамен 200-300 такси компаниясы банкротқа ұшырауы мүмкін. Дәстүрлі такси компанияларында көптеген жүргізушілер жаңа, бірақ жалға алынған көліктерде жұмыс істейді. Көлік иелері негізгі пайданы такси үшін лизингтік төлемдерді толық төлегеннен кейін ғана ала бастайды.

Салық мөлшерлемесін бұрынғымен салыстырғанда 40 пайызға көтеру бірден бірнеше мәселе туғызады. Жүргізушілер жұмыс істеу мүмкіндігін жоғалтады, өйткені олардың кірісі айтарлықтай төмендейді. Бұл олардың көпшілігінің нарықтан кетуіне әкеліп соқтырады, өз кезегінен бұл такси тапшылығын тудырады. Жүргізушілер жұмыссыз қалады, такси компаниялары банкротқа ұшырайды, көлік санының жеткіліксіздігінен такси бағасы көтеріледі, көліктердің сапасы қайтадан төмендейді. Оның үстіне, дәстүрлі такси компаниялары оңайлатылған салық жүйесінен шығарылса, бұл жүргізушілердің жалға алу ақысының күрт өсуіне әкеледі.

¹⁸⁹ Яндекс.Такси“ пересчитает цены в Казахстане - итоги проверки. <https://tengrinews.kz/autonews/yandekstaksi-pereschitaet-tsenyi-v-kazahstane-itogi-proverki-575073/>

Автотұрақтарды бөлшек сауда салығынан алып тастаса, жалға алу ставкасы 22 мың теңгеге дейін өседі, ал Салық кодексіне өзгерістер енгізілгенге дейін 17 мың теңге болса, жүргізушілердің таза кірісі айтарлықтай төмендейді. Шығындар болған соң жүргізушінің қолында бар болғаны 4-5 мың теңге қалады, бұл такси жүргізушісінің жұмысын тиімсіз етеді. Тасымалдауға қатысушылардың аландаушылығын қазір бизнестің қандай түрлері салық жеңілдіктерін пайдалана алатынын өз бетінше анықтай алатын үкіметтің өкілеттіктері туғызады.

Сондықтан үкіметтің оңайлатылған салық режимін қолдана алмайтын қызмет түрлерінің тізбесін әзірлеуге жауапкершілікпен қарауы маңызды. Дамыған шет елдерде такси және автокөлікті жалға беру әлеуметтік маңызы бар сала болып табылады және көлікке салық жеңілдіктері, жеделдетілген амортизация немесе ҚҚС бойынша жеңілдіктер түрінде қолдау алады. Қазақстанда қолдаудың мұндай түрі әрқашан оңайлатылған салық режимі болды және оны сақтау такси компанияларының экономикалық жағдайын қолдауға болар еді.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігінің Көлік және коммуникация департаментімен қалааралық жолаушылар тасымалы үшін таксиге тапсырыс берудің аппараттық-бағдарламалық кешенін және (немесе) мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметі саласындағы тауар нарығына зерттеу жүргізген. Тауар нарығын зерттеудің уақыт аралығы тұтас 2024 жыл және 2025 жылдың 1 тоқсаны ретінде қарастырылды.¹⁹⁰

Мониторинг нәтижелері бойынша жүргізушілердің шығындарын азайту және нарықтың барлық қатысушыларына тең жағдай жасау мақсатында Агенттік келесі шараларды қабылдауды ұсынады:

Салық заңнамасына заңды тұлғалардың (жүргізуші-дара кәсіпкерлер) қызметтері бойынша шығыстарын есепке алу жөніндегі өзгерістер

E-Salyq Business мобильді қосымшасында қалыптастырылған түбіртектердің негізінде (Ресей Федерациясының тәжірибесіне ұқсас) интернет-платформаның жүргізушілерінен сатып алған қызметтері үшін заңды тұлғалардың шығыстары үшін корпоративтік табыс салығын (КТС) шегеруге заңнамалық мүмкіндік беру қажет.

Қазіргі уақытта салық заңнамасына сәйкес шығыстар бойынша шегерімдерді (жүргізушілерге төлемдер) ресімдеу үшін платформа жүргізушілері «Жұмысты орындау туралы Акт» және «Электрондық счет/фактура» бойынша барлық бастапқы құжаттарын электрондық жүйелі түрде беруі талап етіледі. Бұл процесс дербес компьютерді және бухгалтерлік есеп білімін талап етеді, ал платформалық жүргізушілердің басым көпшілігінде олар жоқ. Осы аталған және өзге әкімшілендіру жөніндегі қиындықтар платформа

¹⁹⁰ Аппараттық-бағдарламалық кешенді және (немесе) қалааралық жолаушыларды тасымалдау үшін таксиге тапсырыс беруге арналған мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметтері нарығын талдау туралы Көлік және коммуникация Департаментінің қорытындысы. <https://www.gov.kz/memleket/entities/zk/documents/details/885673?lang=ru>

арқылы жұмысқа орналасуына елеулі кедергі болып табылады және оған қызығушылықты айтарлықтай төмендетеді.

Интернет-платформалар шеңберінде жүргізушілерге «дара кәсіпкер» (ДК) мәртебесін автоматты түрде беру

Мобильді қосымшаны пайдалана отырып, арнайы салық режимін пайдалана отырып, ДК мәртебесін автоматты түрде (хабарламасыз немесе платформа арқылы автоматты түрде хабарлау арқылы) беру тетігін енгізу немесе интернет-платформалар арқылы кіріс алатын барлық орындаушыларға қолданылатын қайталама режим ретінде оларды автоматты түрде беруді енгізу ұсынылып отыр. Бұл әкімшілік кедергілерді айтарлықтай азайтады және орындаушыларды дұрыс салық режиміне орналастыру тәртібін жеңілдетеді.

Департамент сондай-ақ Қазақстан Республикасының жаңа Салық кодексін әзірлеу кезінде платформалық жұмыспен қамтамасыз етілетін қызметкерлерінің салықтық әкімшілендіру бойынша пилоттық жоба тәжірибесін ескеруді ұсынды:

1) орындаушылардың жаңа салық режиміне лезде автоматты, мейілінше жеңіл көшуін қамтамасыз етуге;

2) қызметтің өзге де түрлерін қосымша жүзеге асыратын платформалық жұмыспен қамтамасыз етілетін тұлғаларға бірнеше салық режимдерін біріктіру құқығын беру ұсынылды.

Аталмыш мемлекеттік орган қарастырылып отырған тауар нарығына жаңа субъектілердің (әлеуетті бәсекелестердің) кіруіне негізгі кедергілерді анықтаған. Кедергілер екі топқа бөлінді: экономикалық кедергілер және әкімшілік кедергілер.

Экономикалық шектеулер ішінде мыналар аталды: жоғары бастапқы инвестицияның қажеттілігі. Ол инвестициялар IT-платформаны әзірлеу, жолаушылар мен жүргізушілер үшін цифрлық қосымшаны құру, серверлік инфрақұрылымды сатып алу, логистика, карталау және маршруттау алгоритмдерін жасақтауға қажет болады. Және жаңа инвестор техникалық қолдау және деректер қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажет, ал қаржыландыру тұрақты ұзақ мерзімдік болу қажет. Олай болмағанда, қазіргі нарықтағы ірі ойыншылармен бәсекелестікке түсуге болмайды.

Әкімшілік шектеулер ретінде платформалық жұмыспен қамтамасыз етілетін тұлғаларға талаптарға сай келетіні туралы жағдайын растайтын құжаттарды ұсынудың күрделілігі айтылған.

Талдауға алынған тауар нарығында бәсекелестікті дамыту бойынша Департамент ұсыныстар ретінде мыналарды берген:

- Қазақстан Республикасының Цифрлық даму, инновациялар және аэроғарыш өнеркәсібі министрлігіне әлеуетті бәсекелестердің нарыққа шығу шығындарын азайту мақсатында ашық порттары бар мемлекеттік электронды карталарды әзірлеу туралы ұсыныс.

- Қазақстан Республикасы Көлік министрлігіне заң талаптарын сақтау бойынша такси қызметтерінің қызметіне бақылауды күшейту қажеттігі туралы ұсыныстар;

- Қазақстан Республикасының Қаржы министрлігіне жүргізушілердің шығындарын азайту және платформалық жұмысқа орналасуда нарықтың барлық қатысушыларына тең жағдай жасау мақсатында Салық кодексіне өзгерістер енгізу ұсынылады¹⁹¹.

Біздің пікірімізше, осы ұсыныстар жүзеге асырылған болса, диссертациямызда қарастырылған мәселелердің кейбіреулері өз шешімін табатын еді.

Тарау бойынша қорытынды

Соңғы екі жылдағы Қазақстан Республикасының заңнамалық және заңға тәуелді актілеріне интернет-платформалар саласындағы, оның ішінде такси операторлары/агрегаторлар қызметі саласындағы өзгерістерге жүргізілген талдау мемлекет тарапынан осы саладағы заңнаманы жетілдіру, оның ішінде такси агрегаторларын әкімшілендіруге өзгерістер енгізу бойынша белгілі бір шаралар қабылданып жатқанын көрсетеді.

Осылайша, Қазақстан Республикасының Үкіметі жүргізушілер мен платформа операторларының/агрегаторлардың жолаушыларды тасымалдау қызметін жүйелендіру және ашықтығын жақсарту бойынша пилоттық жобаны сынақтан өткізді.

Атап айтқанда, салық мөлшерлемелері мен зейнетақы жарналарының өлшемдері жүргізушілер үшін оларды төмендетуге қарай өзгертілді. Бұл төлемдерді төлеу міндеті электронды платформалардың агрегаторларына жүктелген.

Әлеуметтік кодекске, Салық кодексіне және «Автомобиль көлігі туралы» Заңға елеулі өзгерістер мен толықтырулар енгізілді, соның ішінде диссертациялық зерттеудің алдыңғы бөлімдерінде біз анықтаған мәселелер ішінара шешілді.

Заңға тәуелді актілерде электронды платформаларды пайдалана отырып, такси қызметі саласында ашықтықты енгізу және такси тасымалдау нарығына қатысушылар үшін жауапкершілікті енгізу шаралары егжей-тегжейлі қарастырылған.

Бұл ретте такси нарығында экономикалық басым жағдайды иеленетін такси агрегаторларын монополистер деп тану отандық жаңа интернет-такси алаңдары мен дәстүрлі такси компанияларына Қазақстан Республикасының кәсіпкерлік қызмет жүйесінде өз орнын алуға мүмкіндік береді.

¹⁹¹ Аппараттық-бағдарламалық кешенді және (немесе) қалааралық жолаушыларды тасымалдау үшін таксиге тапсырыс беруге арналған мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметтері нарығын талдау туралы Көлік және коммуникация Департаментінің қорытындысы.
<https://www.gov.kz/memleket/entities/zk/documents/details/885673?lang=ru>

3.2 Такси агрегаторларының қызметін реттейтін отандық заңнаманың олқылықтары және оны жетілдіру жолдары

Диссертацияның алдыңғы бөлімдерінде жүргізілген зерттеулерден көрініп тұрғандай, Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін реттейтін отандық заңнаманың қазіргі жағдайы саланың тиімді дамуына кедергі келтіретін және оған қатысушылар үшін тәуекелдер тудыратын елеулі кемшіліктермен сипатталады. Қазақстан Республикасының «Көлік туралы» Заңы және «Автомобиль көлігі туралы» Заңы сияқты негізгі нормативтік құқықтық актілер агрегаторларды такси көлігімен тасымалдау қызметін жүзеге асыратын тәуелсіз субъектілер ретінде анықтамайды, бұл 1.2-бөлімде көрсетілген құқықтық вакуумды тудырады. Бұл inDriver және Yandex Go сияқты платформаларға өз қызметінің негізгі аспектілері – жолаушылар қауіпсіздігі, салық салу және жүргізушілер үшін әлеуметтік кепілдіктер үшін жауапкершіліктен аулақ бола отырып, өздерін тек ақпараттық делдал ретінде көрсетуге мүмкіндік береді. Бұл белгісіздік халықаралық тәжірибеге қайшы келеді, мысалы, 2.1 бөлімінде талқыланған Asociación Profesional Elite Taxi Uber Systems Spain SL (2017) ісіндегі Еуропалық Одақ Сотының шешімі Uber-ді тасымалдау компаниясы ретінде жіктеп, тиісті ережелерді сақтауды талап етеді. Қазақстанның нормативтік-құқықтық базасындағы бұл олқылық институционалдық кедергілерді жою және реттеуді платформалық экономиканың шынайылығына сәйкес келтіру үшін оны жаңғырту қажеттілігін көрсетеді.

Қазір Қазақстанда такси жүргізушілері ретінде қызмет жасауды бастау үшін тек өкілетті органды хабардар ету қажет.

Тікелей немесе онлайн платформалар арқылы жұмыс істейтін жеке тұлғалар, дара кәсіпкерлер немесе заңды тұлғалар Қазақстан Республикасының «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Заңына сәйкес өз қызметін бастамас бұрын жергілікті атқарушы органға хабарлама жіберуге міндетті. Лицензия алу міндетті емес.

Біз жоғарыда анықтап, талдағанымыздай, таксимен жолаушыларды, олардың жүктерін тасымалдау қызметіне заңнамалық талаптар қарастырылған, бірақ іс жүзінде мұндай талаптар орындалмайтынын мойындау керек. Осылайша, жүргізушілер арасында жүргізілген сауалнамалар такси компаниялары мен агрегаторлар өз қызметін көлік құралдарын сапарға дейін техникалық байқаудан, сондай-ақ такси жүргізушілерін сапарға дейін және сапардан кейінгі медициналық тексеруден өткізбей-ақ, барлық ниет білдірген жүргізушілерді платформаға қосып алу арқылы жүзеге асыратынын көрсетеді.

Осылайша, такси қызметінің қазіргі жағдайын ескере отырып, Қазақстан Республикасы Көлік министрлігіне такси қызметінің, әсіресе агрегаторлардың қызметіне бақылауды күшейтуді ұсынуды жөн санаймыз.

Сонымен қатар, такси агрегаторларының қызметінде жүргізушілерді бұғаттау және олардың рейтингтерін төмендету аппараттық-бағдарламалық

кешенді және (немесе) мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметтері нарығындағы ең өзекті мәселелердің бірі болып қалуда.

Қазақстан Республикасы Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі департаментінің Қорытындысында атап өтілгендей, Агенттіктің жанынан Аппараттық-бағдарламалық кешенді және (немесе) таксиге тапсырыс беруге арналған мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметтері нарығының мониторингі тобы жұмыс істейді. Жұмыс топтарының отырысының нәтижелері бойынша «Яндекс Такси Корп.» ЖШСі үшін бірқатар ұсыныстар әзірленді. Атап айтқанда, даулы мәселелерді қарау және жүргізушілердің құқықтарын қорғау тәртібі бөлігінде қолданыстағы Ұсынысқа өзгерістер енгізу қажеттілігі туралы. Қазіргі уақытта жүргізушінің бұзушылық фактісіне дау айтуы үшін оларға нақты бұзушылық туралы мәліметтер берілмейді. Яғни, жүргізушілер даулы жағдайларды болдырмау үшін тасымалдаудан бас тартқан кезде (мысалы, мас тұтынушыларды тасымалдаудан бас тарту, агрессивті мінез-құлық, көліктегі орындардан көп жолаушылар немесе багаждың көп мөлшері және т.б.) олардың рейтингі төмендейді және кейіннен бұғатталады, ал жүргізушілер тұтынушылардың ескертулерімен таныса алмайды. Осындай шағымдар бойынша ұпайлар азайған немесе бұғатталған жағдайда жүргізуші шағыммен танысуға, тиісінше құқықтық қорғау мүмкіндігіне ие болуы керек.

Осыған байланысты «Яндекс.Такси» ЖШС-не жүргізушілерді бұғаттауды қайта қарауға қатысты ұсыныстар берілді.

Қазақстан бойынша 2025 жылдың қаңтар-шілде айларындағы статистика мынаны көрсетеді:

Автокөліктерді техникалық байқаудан өткізбей шығару немесе жүргізушілерді медициналық тексеруден өткізуге жіберу бойынша 262 әкімшілік хаттамалар жасалып, 15,5 млн. теңге көлемінде айыппұл салынды;

Еңбек және демалыс режимін бұзғаны үшін 4170 хаттама жасалып, 78,5 млн теңге айыппұл салынды¹⁹².

Мұндай көрсеткіштер қазіргі талаптардың болуына қарамастан саладағы жүйелі проблемаларды көрсетеді.

Агрегаторлар үшін нақты құқықтық мәртебенің болмауы сала үшін ауқымды салдарға әкеледі. Қазақстанда платформалар олардың рөлі цифрлық интерфейсті қамтамасыз етумен шектелетін модельге сүйенеді, қызмет көрсету үшін барлық жауапкершілікті жүргізушілерге жүктейді, олардың айтарлықтай бөлігі бейресми салада – шамамен 500 мың адам жұмыс істейді. Бұл салық төлеуден жалтаруға әкеп соғады, өйткені агрегаторлар жүргізушілердің кірістерін декларациялауға немесе олар үшін әлеуметтік аударымдарды төлеуге 2025 жылға дейін міндетті емес болатын, бұл бюджет кірістерін азайтады және орындаушыларды зейнетақы мен медициналық сақтандыруға қолжетімділіктен айырады. Сонымен қатар, қауіпсіздік үшін заңды жауапкершіліктің жоқтығы платформаларға жолаушыларға қауіп төндіретін жол-көлік оқиғалары немесе

¹⁹²Джакупова Б. Всех таксистов Казахстана внесут в один госреестр: минтранс ответил на идею Генпрокуратуры. <https://inbusiness.kz/ru/news/vseh-taksistov-kazahstana-vnesut-v-odin-gosreestr-chto-eto-znachit>

жүргізушілер жасаған бұзушылықтар жағдайларын елемеуге мүмкіндік береді. Керісінше, 2.1-тарауында талқыланған еуропалық одақтағы «Цифрлық қызметтер туралы заң» сияқты халықаралық стандарттар платформалар үшін тәуекелдерді бақылау және ашықтықты қамтамасыз ету бойынша міндеттемелерді белгілейді, бұл қазақстандық құрылымның артта қалған сипатын көрсетеді. Transport for London агрегаторлардың лицензиясы болуын және қатаң стандарттарға сай болуын талап ететін Ұлыбритания тәжірибесімен салыстыру меморандумдар міндетті актілерді алмастыратын отандық тәсілдің әлсіздігін одан әрі көрсетеді.

Әкімшілендіру тұрғысынан алғанда, бұл кемшілік саланы басқарудағы жүйелі қиындықты көрсетеді, мұнда құқықтық белгісіздік агрегаторларды GPS мониторингі немесе жүргізуші рейтингтері сияқты ішкі шаралар арқылы реттеудің жоқтығын өтеуге мәжбүр етеді. Алайда бұл шаралар құрылымдық проблемаларды шешу үшін жеткіліксіз, бұл мемлекеттің араласуын талап етеді. Майкл Портер бәсекелестік артықшылық сыртқы жағдайларға, соның ішінде нормативтік-құқықтық базаларға байланысты екенін, ал Қазақстан жағдайында олардың әлсіздігі тұрақты экономикалық субъектілер ретінде платформалардың әлеуетін шектейтінін атап өткен¹⁹³. Сонымен қатар, мәртебенің жоқтығы бейресми бөлікке тәуелділікті арттырады, оны үнді тәжірибесі көрсеткендей, тек жан-жақты реттеу және орындаушыларды құқықтық салаға біріктіру арқылы ғана жеңуге болады.

Анықталған кемшілікті жою үшін халықаралық тәжірибеге негізделген және Қазақстан жағдайына бейімделген келесі шаралар қолдану ұсынылады:

1. Агрегаторларды тек ақпараттық делдалдар емес, көлік операторлары ретінде анықтайтын арнайы нормативтік акт әзірлеу немесе қолданыстағы заңдарға өзгертулер енгізу қажет. Бұл олардың жүру қауіпсіздігі, салық төлеу және экожүйенің бөлігі ретінде жүргізушілермен келісу жауапкершілігін қамтуы керек. ЕО прецеденті негізінде платформалардан операциялық лицензияларды алу талап етілуі керек, бұл олардың жауапкершілігін арттырады. Мысалы, TfL үлгісін міндетті сертификаттауы бар агрегаторлардың ұлттық тізілімін құру арқылы бейімдеуге болады.

2. Калифорнияда AB5 арқылы енгізілгендей, орындаушылардың табысынан табыс салығы мен әлеуметтік сақтандыру жарналарын ұстайтын және аударатын агрегаторлар жүргізушілер үшін салық агенттері ретінде әрекет ететін механизм қадағалауды және қатал бақылауды жалғастыру керек. Бұл бейресми бөліктің кірісін заңдастыруға және жүргізушілерге ХЕҰ ұсыныстарына сәйкес келетін зейнетақы сияқты негізгі кепілдіктерді қамтамасыз етеді.

3. Заңнама агрегаторларды жүргізушілердің ең төменгі талаптарға (лицензиялар, көлік құралдарын міндетті сақтандыру) сәйкестігін тексеруге және Қытайдағыдай бейнебақылауды қоса алғанда, қауіпсіздікті бақылау жүйелерін енгізуге міндеттеу керек. Бұл қызмет көрсету сапасын жақсартуға

¹⁹³ Porter, M.E., *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors* (1980) https://books.google.ru/books/about/Competitive_Strategy.html?id=Hn1kNE0OcGsC&redir_esc=y&clckid=0b6716a5, қол жеткізілді 20 ақпан 2025ж.

және бейресмилікке байланысты тәуекелдерді азайтуға мүмкіндік береді, бұл әсіресе мұндай шаралар болмаған Қазақстан үшін өзекті.

4. Осы өзгерістерді іске асыру үшін мамандандырылған мемлекеттік орган құру немесе көлік министрлігінің лицензиялау мен агрегаторларды бақылауды үйлестіру жөніндегі өкілеттіктерін кеңейту ұсынылады. Қытай үлгісінен шабыттана отырып, платформалардағы деректерді үкіметтің бақылау жүйесімен біріктіруге болады, бұл ашықтықты қамтамасыз етеді және нақты уақыт кезіндегі бұзушылықтарды бақылауға мүмкіндік береді.

Тағы бір мәселелер такси жүргізушілерінің әрекеті жолаушыларға қауіп төндіруі мүмкін келеңсіз оқиғалардан туындайды.

Мысалы, 2025 жылдың сәуірінде Астанада «Яндекс такси» жүргізушісі жолаушы әйелді жәбірлеген болса, ал тамыз айында такси жүргізушісі клиенттерді түсіріп тастап, әдепсіз әрекет жасағаны үшін ұсталды.

Агрегатордағы тіркелгіні бұғаттаудың өзі платформаға қол жеткізбеуге кепілдік бермейді: жүргізуші жаңа телефон нөмірімен немесе басқа біреудің деректерімен қайта тіркеле алады. Мұндай жағдайларда жүргізушілердің бірыңғай деректер базасы мен қатаң тексеру тетіктерінің қажеттілігі туралы сұрақ туындайды.

Мұндай жағдайларда такси жүргізушілерінің цифрлық тізілімін құру ашықтық пен қауіпсіздікті арттыруға жасалған қадам болуы мүмкін, бірақ сарапшылардың пікірінше, бақылаудың жоғарылауы мен қызметтердің қолжетімділігі арасындағы теңгерімді сақтау маңызды. Қатаң реттеу жүргізушілердің осы жұмыстардан кетуіне әкелуі мүмкін, әсіресе таксилер көбінесе көліктің жалғыз қолжетімді түрі болып табылатын аймақтарда.

Осылайша, Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін реттейтін отандық заңнаманың негізгі кемшіліктерінің бірі бейресми бөліктің құқықтық салаға бейімделуін тежейтін және қауіпсіздікке, қызмет көрсету сапасына және салық жүйесіне қауіп төндіретін жүргізушілер үшін міндетті талаптардың жоқтығы болып табылады. 1.3-бөлімшеде атап көрсетілгендей, нарықтың едәуір бөлігі – шамамен 500 000 жүргізуші – лицензиясыз, азаматтық жауапкершілікті сақтандырусыз (CLI) немесе дара кәсіпкер мәртебесінсіз ресми шеңберден тыс жұмыс істейді. Бұл орындаушыларға бақылаудың жоқтығына, салық түсімдерінің азаюына және жолаушылардың осалдықтарының артуына алып келеді, бұл 2.2-бөлімшеде қарастырылған шетелдік тәжірибеге қайшы келеді. Мысалы, Ұлыбританияда Transport for London жүргізушілерден лицензиялар мен міндетті сақтандыруды алуды талап етеді, ал Үндістанда «Автокөлік туралы» заң агрегаторларды ұқсас құжаттарды тексеруге міндеттейді. Қазақстанның нормативтік-құқықтық базасындағы бұл олқылықтар нарық субъектілерінің жауапкершілігін арттыру және саланың тұрақты дамуын қамтамасыз ету мақсатында заңнаманы мақсатты түрде жетілдіруді талап етеді.

Қазақстанда жүргізушілер үшін міндетті талаптардың болмауының жүйелі салдары бар. inDriver және Яндекс Go сияқты платформаларға қол жеткізуді жеңілдететін минималды тіркеу стандарттарынан (жеке куәлік және жүргізуші

куәлігі) айырмашылығы, олар орындаушылардың кәсібилігіне кепілдік бермейді немесе жолаушыларды ықтимал қауіптерден қорғамайды. Мысалы, азаматтық-құқықтық жауапкершілікті міндетті сақтандырудың болмауы жазатайым оқиға кезінде зардап шеккендерге кепілдік өтемнің жоқтығын білдіреді, бұл әлеуметтік шиеленісті күшейтіп, агрегаторларға деген сенімге нұқсан келтіреді. Сонымен қатар, жүргізушілердің бейресми мәртебесі оларды салық жүйесінен алып тастайды, бұл нарықтың айтарлықтай көлеміне қарамастан бюджет кірістерін азайтады – 2025 жылға қарай болжанған сапарлар 215 миллион. Бұл халықаралық тәжірибеге мүлдем қайшы келеді: Ұлыбританияда TfL арқылы лицензиялау сапаны бақылау мен қауіпсіздікті қамтамасыз етеді, ал Үндістанда Ola жұмысшыларын оқыту және микрокредиттер беру бағдарламалары бар. Әкімшілендіру тұрғыдан алғанда, бұл кемшілік адам ресурстарын басқарудағы сәтсіздікті көрсетеді, Джеймс Барнидің пікірінше, бейресми бөлік құрылымдалған болса, бәсекелестік артықшылыққа айналуы мүмкін¹⁹⁴.

Бұл кемшілікті жою үшін нақты нормативтік құқықтық актілерге түзетулер енгізуді және оларды шетелдік тәжірибеден алынған тәжірибелік бастамалармен толықтыруды қамтитын келесі шаралар ұсынылады:

1. «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңына 20-бапты («Тасымалдаушылардың құқықтары мен міндеттері») агрегаторлар арқылы жұмыс істейтін жүргізушілерден жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыруға лицензия алуды талап ететін тармақпен толықтыру арқылы өзгерту ұсынылады. TfL үлгісі бойынша лицензия біліктілікті, қылмыстық тарихты және көліктің жағдайын тексергеннен кейін берілуі керек. Бұл бейресми бөлікті құқықтық салаға біріктіруге, кәсібилік пен қауіпсіздікті арттыруға, Көлік министрлігінің бақылауындағы жүргізушілердің тізілімін жасауға мүмкіндік береді.

2. «Көлік туралы» Заңды барлық такси жүргізушілерінің, соның ішінде платформалар арқылы жұмыс істейтіндердің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыруды белгілейтін баппен толықтыру ұсынылады. Британдық үлгіден туындаған бұл талап 18-бапта (Көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету) бекітілуі керек, ең төменгі қамту сомасы көрсетіле тура (мысалы, 5 миллион теңге). Бұл шара жолаушыларды қорғауды қамтамасыз етеді және 1.3-бөлімде анықталған олқылықтарды жоя отырып, орындаушылардың жауапкершілігін арттырады.

3. Қазақстан Республикасының Салық кодексінде 683-бапты («Дара кәсіпкерлерге салықтарды есептеудің оңайлатылған тәртібі») агрегатор жүргізушілерін дара кәсіпкер ретінде тіркеуге міндеттейтін нормамен толықтыру ұсынылады. Бұл Калифорнияда AB5 арқылы жүзеге асырылғандай салық түсімін және әлеуметтік төлемдерге қол жеткізуді қамтамасыз ете отырып, олардың кірістерін заңдастыруға мүмкіндік береді. Процесті жеңілдету үшін жеңілдетілген салық режимін енгізуге болады – мысалы, айналымы жылына 20 миллион теңгеге дейін жүргізушілерге табыстың 1%.

¹⁹⁴ Barney D.B. Firm Resources and Sustainable Competitive Advantage (1991) Менеджмент журналы <https://clck.ru/3Hi9Yt> .2025 жылдың 24 қаңтарында қолжетімді.

Сонымен қатар, платформа қызметкерлерін салықтық әкімшілендіру бойынша пилоттық жобаның нәтижелерін ескере отырып, біз жүргізушілерді жаңа салық режиміне дереу автоматты, хабарландырусыз көшіруді енгізуді және тәжірибеде қамтамасыз етуді ұсынамыз; сондай-ақ қызметтің басқа түрлерін қосымша жүзеге асыратын платформа қызметкерлеріне бірнеше салық режимдерін біріктіру құқығын беру тиімді болады деп есептейміз.

4. Үндістандағы Оланың үлгісі бойынша, такси жүргізушілерін кәсіби даярлау туралы бағдарламаны құру, Автокөлік туралы заңда бекіту арқылы оқыту бағдарламаларын енгізу, заңнамалық шараларды толықтыру. Бағдарламалар үкімет пен агрегаторлар бірлесіп қаржыландыратын қауіпсіз көлік жүргізу, тұтынушыларға назар аудару және цифрлық дағдылар бойынша курстарды қамтуы керек. Бұл бейресми орындаушылардың біліктілігін арттыруға, олардың платформаларға деген адалдығын күшейтуге және әсіресе Қазақстан үшін өзекті болып табылатын төмен кәсібилікке байланысты тәуекелдерді азайтуға мүмкіндік береді.

Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін реттейтін отандық заңнаманың елеулі кемшіліктерінің бірі жолаушылар мен жүргізушілер туралы ақпараттың қауіпсіздігіне елеулі тәуекелдер туғызатын дербес деректерді өңдеудің барабар реттелмегендігі болып табылады. 2.1-тарауында талқыланған Деректерді қорғаудың жалпы ережесі (GDPR, ЕО Регламенті 2016/679) деректерді жинау, сақтау және пайдаланудың қатаң стандарттарын белгілейтін халықаралық тәжірибеден айырмашылығы, пайдаланушының міндетті келісімі мен ақпараттың ағып кетуінен қорғауды қоса алғанда, қазақстандық нормативтік база бөлшектелген күйінде қалып отыр. «Дербес деректер және оларды қорғау туралы» Қазақстан Республикасының Заңы ақпаратты өңдеудің жалпы аспектілерін реттейді, бірақ геолокация деректеріне, сапар тарихына және байланыс ақпаратына тәуелді inDriver, Yandex Go немесе Арагу сияқты цифрлық платформалардың ерекшеліктеріне бейімделмеген. 1.2-тарауында атап көрсетілгендей, нақты нормативтік актілердің жоқтығы, деректер олардың операциялық үлгісінің негізгі ресурсына айналатын агрегаторлардың цифрлық тәуелділігі аясында нарық қатысушыларының осалдығын арттырады.

Бұл олқылықтың салдары сан алуан және жеке құқықтарға да, саланың беделіне де әсер етеді. Деректерді қорғаудың анық талаптарыңыз агрегаторлар мақсатты жарнама немесе үшінші тараптармен бөлісу сияқты ақпаратты пайдаланушылардың құпиялылығын бұзатын теріс пайдалануы мүмкін. Оның үстіне, деректердің жайылып/тарап кету қаупі жоғары күйінде қалып отыр: 2023 жылы қазақстандық Арагу агрегаторы 50 мыңға жуық пайдаланушыны қамтыған дерекқордың бұзылуы туралы хабарлады, бұл мәселенің өзектілігін көрсетеді¹⁹⁵. Бұзушылықтар үшін 20 миллион еуроға дейінгі айыппұлдарды қарастыратын GDPR-дан айырмашылығы, Қазақстанда платформаларды жауапкершілікке тарту тетіктері жоқ, бұл олардың қымбат қауіпсіздік жүйелерін енгізуге деген

¹⁹⁵ Tengrinews, «Утечкой персональных данных обеспокоились депутаты Мажилиса» 2023 <https://clck.ru/3JXawt>, қол жеткізілді 24 қаңтар 2025ж.

ынтасын төмендетеді. Бұл DiDi деректерді бақылаудың мемлекеттік жүйелерімен қосуды талап ететін қытай үлгісіне немесе деректерді өңдеудің ашықтығы оның лицензиялау талаптарының бөлігі болып табылатын Ұлыбританияның TfL тәжірибесіне қарама-қайшы келеді. Әкімшілендіру тұрғыдан алғанда, бұл кемшілік цифрлық активтерді басқарудың әлсіздігін көрсетеді, мұнда Томас Дэвенпорттың айтуынша, негізгі ресурс ретінде деректер бәсекеге қабілеттілікті қамтамасыз ету үшін қатаң бақылауды талап етеді¹⁹⁶.

Тағы бір маңызды олқылық – такси агрегаторларының қызметін реттеудегі монополияға қарсы шаралардың әлсіздігі, бұл платформаларға баға белгілеу алгоритмдерін бақылаусыз пайдалануға мүмкіндік береді және нарықтағы бәсекелестікке нұқсан келтіреді. Қолданыстағы заңдарда, соның ішінде Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексінде демпинг немесе монополиялау тәуекелдеріне әкелетін цифрлық платформаларды арнайы реттейтін ережелер жоқ¹⁹⁷. Қазақстанда бұл динамикалық баға алгоритмдері жол жүру құнын жасанды түрде төмендетіп, жүргізушілердің кірісін сыни деңгейге дейін төмендететін inDriver және Yandex Go сияқты агрегаторлардың тарифтеріне бақылаудың жоқтығынан көрінеді. Бұл нарықты тұрақсыздандырады, әлеуметтік наразылықтарды арттырады және ірі қатысушылардың үстемдік етуіне жағдай жасайды, бұл адал бәсекелестік қағидаттарына қайшы келеді.

Халықаралық тәжірибемен салыстыру мәселенің тереңдігін көрсетеді. Мысалы, АҚШ-та Нью-Йорктегі жүргізушілердің ең төменгі жалақысы демпингті шектейді, ал Еуропада Uber-ге қатысты монополияға қарсы тергеулер ЭЫДҰ ұсынған алгоритмдерді реттеу қажеттілігін көрсетті. Қазақстанда мұндай шаралардың болмауы платформаларға ұзақ мерзімді салдарларды есепке алмай, нарықтық жағдайды өз пайдасына қолдануға мүмкіндік береді. Мысалы, inDriver аукцион үлгісін белсенді түрде қолданады, мұнда жүргізушілер бағаны өздері белгілейді, бұл бағалар қақтығысына және қызмет көрсету сапасының төмендеуіне әкеледі. Майкл Портердің айтуынша, мұндай демпингтік саясат платформаның жағдайын уақытша жақсартуы мүмкін, бірақ орындаушылардың адалдығын жоғалту салдарынан оның тұрақтылығына нұқсан келтіреді¹⁹⁸. Бұл әсіресе бейресми бөлік төңірегінде өте қауіпті, мұнда төмен кірістер еңбек айналымын және қауіпсіздік тәуекелдерін арттырады.

Осы кемшіліктерді жою үшін келесі шаралар ұсынылады:

1. «Жеке деректер және оны қорғау туралы» Заңға агрегаторларды GDPR сияқты деректерді жинауға және шифрлау жүйелерін енгізуге пайдаланушылардан нақты келісім алуға міндеттейтін тармақты қосу арқылы өзгерту. Жеке деректер заңсыз таратылмауы үшін платформаның жылдық

¹⁹⁶ Davenport T.H. Big Data at Work (2014) https://books.google.ru/books?id=pUO_AgAAQBAJ&redir_esc=y&clckid=3fa2a5c2, қол жеткізілді 25 қаңтар 2025ж.

¹⁹⁷ Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексі <https://clck.ru/3JYpF2>. 2026 жылғы 20 ақпанда қолжетімді.

¹⁹⁸ Porter, M.E., Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors (1980) https://books.google.ru/books/about/Competitive_Strategy.html?id=Hn1kNE0OcGsC&redir_esc=y&clckid=0b6716a5 қол жеткізілді 20 ақпан 2025ж.

айналымының 1% дейін айыппұлдармен толықтыру, сондай-ақ Цифрлық даму министрлігі арқылы Қытайдағы сияқты деректерді мемлекеттік бақылау жүйесімен біріктіруді талап етеді.

2. «Көлік туралы» Заңды агрегаторлардан үкiлеттi органға (мысалы, Деректерді қорғау агенттігі) өздерінің баға белгілеу алгоритмдерінің жұмыс қағидаттарын ашуды талап ететін баппен толықтыру ұсынылады. Бұл сандық қызметтер ашықтықты арттырады және бұзушылықтарды бақылауға мүмкіндік береді.

3. Кәсіпкерлік кодекске алгоритмдер арқылы демпингке тыйым салатын және Нью-Йорктегідей жүргізуші табысының ең төменгі шегін (мысалы, күніне 10 мың теңге) белгілейтін тармақты қосып, өзгерту ұсынылады. ЭЫДҰ ұсыныстары негізінде Бәсекелестікті қорғау агенттігі арқылы тарифтік мониторинг тетігін құру ұсынылады.

Әлеуметтік кодекстің, Салық кодексінің және Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» Заңының жаңа нормаларының енгізілуіне байланысты такси агрегаторларының әлеуметтік және табыс салығын есептеу және ұстап қалу/төлеу тәртібі бөлігінде жаңа бизнес әкімшілендіру шараларды әзірлеу және енгізу қажет.

Тарау бойынша қорытынды.

Жүргізілген талдау Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін реттейтін отандық заңнаманың жүйелік кемшіліктерін анықтады: платформалардың нақты құқықтық мәртебесінің, жүргізушілерге қойылатын міндетті талаптардың, жеке деректерді қорғаудың және тиімді монополияға қарсы шаралардың болмауы. Бұл олқылықтар халықаралық стандарттар мен тәжірибелерден айырмашылығы, бейресми бөліктің сақталуына ықпал етеді, жолаушылар қауіпсіздігіне қауіп төндіреді, салық түсімдерін азайтады және бақылаусыз баға алгоритмдерінің салдарынан нарықты тұрақсыздандырады. Оларды жою үшін «Көлік туралы», «Автомобиль көлігі туралы», Салық кодексіне және «Жеке деректер туралы» заңдарға, оның ішінде лицензиялауды, көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыруды, дара кәсіпкер мәртебесін, оқыту бағдарламаларын, деректерді қорғауды және тарифтік бақылауды енгізу мәселелері бойынша түзетулер ұсынылды. Бұл шаралар бейресми орындаушыларды заңдастыруға, қауіпсіздікті, ашықтық пен бәсекелестікті жақсартуға, саланы тұрақты басқарудың негізін қалауға көмектеседі.

3.3 Қазақстанда такси агрегаторларының қызметін әкімшілендірудің кемшіліктері және оны жетілдіру жолдары

Жоғарыдағы бөлімшелерде қарастырылған отандық заңнамалық актілердің тез арада өзгерістерге ұшырауы, әрине, осы саланы, қызметтерді реттейтін бизнес әкімшілендіру аясына да сәйкесінше тез арада заңнамалық

өзгерістерге бейімделуді сөзсіз талап етеді. Мұндай шараларды қолдану бойынша пікірлерімізді ұлттық дербес агрегатор құру мысалында келтіруге тырысамыз.

Бұл тарау Қазақстанда отандық такси агрегаторын құру аясы арқылы қарастырылатын болады, өйткені бұл қолданыстағы платформалардың ағымдағы әкімшілендіруінің кемшіліктерін анықтауға ғана емес, сонымен қатар осы шектеулерді еңсеруге және қарастырылып отырған салада сапа, қауіпсіздік және әлеуметтік жауапкершіліктің жаңа стандарттарын белгілеуге мүмкіндік беретін тәжірибелік басқару үлгісін ұсынуға мүмкіндік береді. Бұл тәсіл жергілікті нарықтың ерекшеліктерін – елеулі бейресми бөлікті, әлсіз заңнамалық базаны және қарқынды бәсекені – inDriver, Yandex Go және Apsu сияқты ағымдағы агрегаторлар алдында көшбасшылыққа жету үшін озық халықаралық тәжірибелерді біріктіре отырып, ұлттық шешімді әзірлеу қажеттілігінен туындайды. Отандық агрегаторды құру Қазақстанның мүддесі үшін экономикалық тиімділікті, жұмыспен қамтуды және саланы бақылауды қамтамасыз ететін нарықтық сын-қатерлерге негізгі талапқа айналуға.

Қолданыстағы платформалардан асып түсетін отандық такси агрегаторын дамыту ағымдағы әкімшілендірудің кемшіліктерін жан-жақты талдауды және бизнесті басқарудың теориялық ең тиімді қағидаттарымен нақты қадамдарды біріктіретін басқару моделін әзірлеуді талап етеді. Бұл бөлімше 1.4-тарауында атап көрсетілгендей бейресми бөліктің әлсіз басқаруын, бәсекелестік ортаға төмен бейімделуді және технологияларды шектеулі қаржыландыруды қоса алғанда, қолданыстағы агрегаторлардағы басқару олқылықтарын анықтауға бағытталған және көшбасшылық ұстанымды иелене алатын жаңа агрегатордың оларды шешу жолдарын ұсынады. Негізгі мақсат – қызмет көрсету сапасы, қауіпсіздігі және әлеуметтік жауапкершілігі бойынша бәсекелестерден озатын, оның бәсекелестік артықшылығын және саланың дамуына үлес қосуын қамтамасыз ететін отандық агрегатор құру.

Ең алдымен, әрине, бизнес сипаттамасын, мақсаттарын, маркетингтік стратегияларын және қаржылық болжамдарды қамтитын бизнес-жоспар жасау қажет болады. Онда, біріншіден, бейресми бөлікті әлсіз басқару әлеуетін айтарлықтай шектейтін түбегейлі проблеманы реттеу жолдары көрсетілу керек. 1.4-тарауында көрсетілгендей, Қазақстанда шамамен 500 000 жүргізуші ресми шеңберден тыс жұмыс істейді. Бұл жүргізушілердің тұрақсыздығына және төмен адалдығына әкеліп соқтырады, бұл олардың экономикалық тұрақтылықты немесе кәсіби өсуге ынталануын қамтамасыз етпейтін төмен табыстарына байланысты.

Платформалар пайдаланушы рейтингтері және GPS мониторингі сияқты негізгі бақылау құралдарымен шектеледі, бірақ бұл шаралар қызмет көрсету сапасының негізгі мәселелерін шешпейді. Мысалы, міндетті оқытудың немесе сертификаттаудың болмауы жүргізушілерде көбінесе қауіпсіз жүргізу дағдыларының немесе тұтынушыларға назар аударудың жетіспейтінін білдіреді, мұны 2022 жылдың 9 айында 15 мыңнан астам адам жарақат алған 10,2 мың жол-

көлік оқиғасы болғанын көрсететін статистика дәлелдейді¹⁹⁹. Жаңа агрегатор үшін бұл қиындық тудырады: адами ресурстарын тиімді басқарусыз ол көшбасшылық мақсатына нұқсан келтіріп, осы қызметті көрсетудегі олқылықтарды мұра ету қаупі бар.

Екіншіден, бәсекелестік ортаға төмен бейімделу ағымдағы агрегаторлардың осалдығын арттырады және жаңа қатысушының өз дербес орнына иеленуін қиындатады. Баға қақтығысы жағдайында inDriver жүргізушілерге ең төменгі мөлшерлемелерді ұсынуға мүмкіндік беретін аукцион үлгісін пайдаланады, бұл демпингке әкеледі, ал Yandex Go нарықтағы үлес үшін маржаны құрбан етіп, сапарларды субсидиялауға жүгінеді. Бұл тәжірибе саланы тұрақсыздандырады: жүргізушілердің кірісі төмендейді және платформалар ұзақ мерзімді дамуға қаржы салу мүмкіндігін жоғалтады, бұл ЭЫДҰ талдауында атап өтілген тұрақты бәсекелестік қағидаттарына қайшы келеді. Шындығында, жаңа агрегатор оны бар өзге қатысушылардан ерекшелендіретін бірегей саясат ұсына алмаса, нарық үлесін жоғалту қаупіне тап болады. Өзге компаниялардан айырмашылығының болмауы ағымдағы платформаларды негізгі жоспарлаудан гөрі қысқа мерзімді қаржылық шешімдерге тәуелді етеді, бұл олардың тұрақтылығын төмендетеді және көшбасшылыққа ұмтылатын жаңа қатысушы үшін кедергі жасайды.

Үшіншіден, заңнамалық базаның олқылықтары мен қаржының жетіспеушілігінен жаңа технология мен қауіпсіздік шараларын шектеулі қаржыландыру агрегаторлардың тұрақтылығы мен беделіне нұқсан келтіреді. 50 000 пайдаланушыға әсер еткен 2023 Арагу деректерінің бұзылуы цифрлық инфрақұрылымның осалдығын көрсетті, ал Қытайдағы CCTV немесе DiDi сияқты басқа озық технологиялардың жоқтығы платформаларды беделді тәуекелдерге және пайдаланушы сенімсіздігіне осал етеді. GDPR (немесе TfL) қатаң қауіпсіздік стандарттарын талап ететін халықаралық тәжірибеден айырмашылығы, қазақстандық агрегаторлар цифрлық дәуірде тұтынушылардың үміттерін қанағаттандыру мүмкіндігін шектейтін технологиялық шығындарды барынша азайтады. Жаңа агрегатор үшін бұл бәсекелестік артықшылықты қамтамасыз ететін шешімдерді енгізу үшін қаржылық және институционалдық кедергілерді еңсеруді білдіреді.

Іскерлік әкімшілендіру тұрғысынан алғанда, бұл кемшіліктер басқарудың негізгі мазмұнындағы олқылықтарды көрсетеді. Розабет Мосс Кантердің пікірінше, қызметкерлердің төмен тұрақсыздығы және төмен адалдық олардың жұмысқа бейімделмегендігін көрсетеді, ал Майкл Портердің пікірінше, саралаусыз баға бәсекелестігі негізгі тұрақтылыққа нұқсан келтіреді²⁰⁰. Жаңа технологияларды қаржыландырудың шектелуі Томас Дэвенпорттың негізгі

¹⁹⁹ Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитеті. Қазақстанда жол-көлік оқиғаларының саны 8,9 %- ға артты. <https://gog.su/bixE>. қол жеткізілді 20 наурыз 2025ж.

²⁰⁰ Kanter, R.M. The Change Masters: Innovation and Entrepreneurship in the American Corporation (1983) https://books.google.ru/books/about/The_change_masters.html?hl=ru&id=fR9HAAAAMAAJ&output=html_text&clickid=30f50d36 қол жеткізілді 12 наурыз 2025ж.

актив ретіндегі деректер туралы ұстанымына қайшы келеді, бұл қазіргі модельді ұзақ мерзімді табысқа жетуді тиімсіз етеді²⁰¹.

Бәсекелестерден асып түсуге қабілетті жаңа отандық агрегатор үшін ең тиімді басқару үлгісі қазақстандық нарықтағы көшбасшылық мақсатына бейімделген басқарудың үш қағидатына негізделген болу керек. Бірінші қағидат – адами ресурстарын негізгі басқару. Джеймс Барнидің айтуынша, негізгі ресурс ретінде жүргізушілер, егер олар үнділік Ola үлгісінде жүзеге асырылғандай оқыту, әлеуметтік кепілдіктер және ынталандыру бағдарламалары арқылы құрылымдық жүйеге біріктірілсе, бәсекелестік артықшылыққа айналуы мүмкін. Ola Skill Development бағдарламалары орындаушылардың дағдылары мен адалдығын жақсарттады, бұл компания қызметінің тұрақтылығын қамтамасыз етеді²⁰². Жүргізушілер бейресми орындаушылар болып қала беретін қазіргі тәжірибеден айырмашылығы, үлгілі модель оларды өзінің орындаушылық әлеуетін күшейте отырып, платформаның серіктестеріне айналдырады.

Екінші қағидат – жаңашылдықтар енгізу. Майкл Портердің пікірінше, көшбасшылыққа баға бәсекелесі емес, осы саладағы компаниялардың қызметіндегі тиімді айырмашылықтар енгізу арқылы қол жеткізіледі²⁰³. Ұтымды агрегатор экологиялық таза автомобильдер (гибридті немесе электрлік көліктер) немесе Нью-Йоркте сапа реттеуі арқылы жүзеге асырылған жайлылығы жоғары сапалы қызмет көрсету сияқты бірегей қызметтерді ұсынуы керек. Американдық тәжірибедегідей демпингке жол бермейтін мөлдір баға белгілеу тәсілдері тұрақты бәсекелестік артықшылықты құра отырып, жүргізушілердің кірісі мен тұтынушылардың үміттерін теңестіруге мүмкіндік береді. Бұл қысқа мерзімді табыс ұзақ мерзімді саясаттан басым болатын inDriver және Yandex Go тәсілдерінен түбегейлі ерекшеленеді.

Үшінші қағидат – технологиялық тұрақтылық. Томас Дэвенпорттың пікірінше, деректер мен технология заманауи бизнестің негізі болып табылады²⁰⁴. Ұтымды модель қауіпсіздікке қаржы салуды қамтиды, мысалы, DiDi Қытайдағыдай көлік ішіндегі бейнебақылау - бұл оқиғалардың қаупін азайтады және пайдаланушылардың сенімін арттырады. GDPR сәйкес деректерді қорғау, соның ішінде шифрлау және мөлдір өңдеу саясаттары платформаның беделін және болашақ өзгерістерге дайындығын қамтамасыз етеді. Ұтымды агрегатор қызмет көрсету сапасы, инновациялар және әлеуметтік жауапкершілік арқылы бәсекелестерден асып түседі, осы салада жаңа стандарт орнатады.

Ағымдағы осал жақтары – бейресми бөлікті басқарудың әлсіздігі, тек қана баға бәсекелестігі және технологиялардың төмен деңгейі тиімді, ұтымды модельге қарама-қайшы келеді. Жаңа отандық агрегатор көшбасшылыққа қол

²⁰¹ Davenport T.H., Big Data at Work (2014) https://books.google.ru/books?id=pUO_AgAAQBAJ&redir_esc=y&clckid=3fa2a5c2 қол жеткізілді 25 қаңтар 2025ж.

²⁰² Barney D.B. Firm Resources and Sustainable Competitive Advantage (1991) Менеджмент журналы <https://clck.ru/3Hi9Yt> .2025 жылдың 24 қаңтарында қолжетімді.

²⁰³ Porter, M.E., Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance (1985) https://books.google.ru/books?id=7UqQXsQ_dj4C&redir_esc=y&clckid=5a09d1f9 қол жеткізілді 28 ақпан 2025ж.

²⁰⁴ Davenport T.H., Big Data at Work (2014) https://books.google.ru/books?id=pUO_AgAAQBAJ&redir_esc=y&clckid=3fa2a5c2 қол жеткізілді 25 қаңтар 2025ж.

жеткізу үшін озық тәжірибені Қазақстан нарығына бейімдеу арқылы осы алшақтықты жоюы керек.

2025 жылы Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация департаменті «Аппараттық-бағдарламалық кешенді және (немесе) қалааралық жолаушыларды тасымалдау үшін таксиге тапсырыс беруге арналған мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметтері нарығын талдау туралы» Қорытынды жариялаған²⁰⁵. Аталмыш құжатта бірталай тиімді ұсыныстар да берілген болатын, олар да болашақ ұйыммен ескерілуі қажет деп есептейміз.

Қазақстан нарығында жетекші орын алатын және inDrive, Yandex Go және Араги сияқты қолданыстағы платформаларды басып озуға қабілетті отандық такси агрегаторын құру үшін халықаралық тәжірибе мен басқару қағидаттары негізіндегі ұтымды басқару моделінің элементтерін бейімдеумен, ағымдағы олқылықтарды ескеретін нақты қадамдарды біріктіретін шаралар кешені ұсынылады. Бұл шаралар анықталған осал жақтарды – әлсіз бейресми бөлікті басқаруды, бәсекеге қабілеттіліктің төмен бейімділігін және технологияға шектеулі инвестициялар салуды шешуге бағытталған және қызмет көрсету сапасы, тұрақтылық пен әлеуметтік жауапкершілік тұрғысынан бәсекелестерінен асып түсетін платформа құру ұсынылады. Іске асыру қысқа мерзімді тиімділікті ұзақ мерзімді негізгі көшбасшылықпен теңестіретін кезенді тәсілді қамтиды.

Бірінші кезеңде жаңа агрегатор жоғары рейтингтер үшін бонустар арқылы жүргізушілерді ынталандыру жүйесін енгізе алады – мысалы, бес баллдық өлшем бойынша 4,8 және одан жоғары рейтинг үшін табыстың 10% қосымша сыйақы тағайындау арқылы. Бұл шешім төмен шығындарды талап етеді (платформаның жалпы кірісінің 5-7% құрайды) және олардың бейресми мәртебесін өзгертпестен жүргізушілердің адалдығын күшейте отырып, қолданыстағы цифрлық инфрақұрылым арқылы жүзеге асырылуы мүмкін.

Сонымен қатар, 5-10 сағат көлемінде агрегатор қосымшасы арқылы қол жеткізуге болатын онлайн жүргізу және тұтынушыларға назар аудару курстарын ашу ұсынылады. Ашық білім беру платформалары негізінде әзірленген мұндай курстар бастапқыда 20-30 миллион теңгені құрайды және жүргізушілердің негізгі кәсіпқойлығын арттырады, бұл өңірдегі жол-көлік оқиғалары санының артуы жағдайында ерекше маңызды. Бұл шаралар шектеулі қаржы мен осал құқықтық қамтамасыз ету жағдайында нақты әрекеттер болып табылады, бірақ қазірдің өзінде орындаушылардың белсенді қатысуынсыз рейтингтерге сүйенетін бәсекелестерден артықшылық тудырады.

Адами ресурстарын басқарудың тиімді моделі Оланың Үндістандағы тәжірибесі көрсеткендей, жүргізушілерді платформаның экожүйесіне тереңірек біріктіруді қамтиды. Автомектептермен және мемлекеттік органдармен серіктесе отырып, әрбір сапар құнының 5%-ы көлеміндегі комиссия есебінен қаржыландырылатын толыққанды оқыту бағдарламасын әзірлеу ұсынылады.

²⁰⁵ Аппараттық-бағдарламалық кешенді және (немесе) қалааралық жолаушыларды тасымалдау үшін таксиге тапсырыс беруге арналған мобильді қосымшаны пайдалана отырып, такси қызметтері нарығын талдау туралы Көлік және коммуникация департаментінің Қорытындысы. <https://www.gov.kz/memleket/entities/zk/documents/details/885673?lang=kk>

Бағдарламада біліктілікті растайтын сертификаты бар қауіпсіз көлік жүргізу (аварияларды азайту), тұтынушыларға назар аудару (клиенттердің қанағаттануын арттыру) және цифрлық дағдылар (қолданбаны тиімді пайдалану) модульдері болуы керек. *Оланың* ақпаратына сәйкес, мұндай бағдарламалар жүргізушілерді ұстауды 25%-ға арттырды, бұл Қазақстанда қызметкерлердің ауысуын қазіргі 30-40%-дан жылына 15-20%-ға дейін төмендетуі мүмкін²⁰⁶. Джеймс Барнидің айтуынша, бұл жүргізушілерді бәсекелестік артықшылықты қамтамасыз ететін тұрақты ресурстық активке айналдырады. Іске асыру бірінші жылы шамамен 100 миллион теңге қаржыны және оқытуды субсидиялауға мемлекеттік қолдауды талап етеді, бұл оны өршіл, бірақ орта мерзімді кезеңде (2-3 жыл) қол жеткізуге мүмкіндік береді²⁰⁷.

InDrive және Yandex Go үшін тән баға қақтығысына қарсы тұру үшін жаңа агрегатор 500 мыңнан астам халқы бар қалаларда (Алматы, Астана, Шымкент) бір сапарға 1,5 мың теңге көлемінде тіркелген ең төменгі тарифті белгілей алады. Бұл жүргізушілерді негізгі табыспен қамтамасыз ету арқылы демпингтің алдын алады (7-8 сапар үшін күніне 10-12 мың теңге) және платформаның өндірістік тиімділігін 15-20% деңгейінде сақтайды. Бұл ретте Алматы мен Астанада бір сапарға 2-2,5 мың теңге төлеуге дайын табысы клиенттердің 20-25%-ына бағытталған жоғары сапалы премиум сегментті (ескілігі 5 жылдан аспайтын көліктері бар комфорт-класс) іске қосу ұсынылады. Бұл қадамды жүзеге асыру ең аз қаржыны қажет етеді (алгоритм мен маркетингті жаңарту – шамамен 30 млн теңге), бірақ қазірдің өзінде агрегаторды тек төмен бағалы қызметтерді ұсынатын бәсекелестерден ерекшелендіреді.

Үздік бәсекелестік саясат, Майкл Портердің пікірі бойынша, саралауға негізделген, мұндай бірегей ұсыныс көшбасшылықты қамтамасыз етеді²⁰⁸. Мемлекеттің немесе жеке серіктестердің (мысалы, автокөлік өндірушілері немесе экологиялық қорлар) субсидиялары арқылы экологиялық таза сегментті – гибриді немесе электромобильдерді пайдалануды енгізу ұсынылады. Ірі қалалардағы ауаның ластануы жыл сайын артып келе жатқан Қазақстанда бұл әлеуметтік әрекеттер тұтынушыларды тартуға және «Жасыл экономика» ұлттық бағдарламасының қолдауына ие болуы мүмкін. Мысалы, 500 жүргізушіге бір көлікке 1 миллион теңге субсидия 500 миллион теңгені құраса, бәсекелестерге жетпейтін бірегейлікті қамтамасыз етеді. Бұл ұсынысты қолдану үшін 2-3 жыл қажет, бірақ агрегаторды inDriver және Yandex Go субсидияларының баға бәсекелесінен ерекшелендіретін ұзақ мерзімді артықшылық жасайды.

Бастапқы кезеңде агрегатор сапарлардың нақты уақыт режиміндегі GPS мониторингін және негізгі деректерді шифрлауды (мысалы, AES-256) пайдалана алады, бұл Арапи жағдайы сияқты оқиғалар мен жеке деректердің заңсыз жайылуы қаупін азайтады. Бұл технологиялар қазірдің өзінде стандартты

²⁰⁶ India Today, «Ola, Uber Drivers Strike Over Low Earnings» 2019 <https://clck.ru/3JX2fA> қол жеткізілді 27 ақпан 2025ж.

²⁰⁷ Barney D.B. Firm Resources and Sustainable Competitive Advantage (1991) Менеджмент журналы <https://clck.ru/3Hi9Yt> .2025 жылдың 24 қаңтарында қолжетімді.

²⁰⁸ Porter, M.E., Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance (1985) https://books.google.ru/books?id=7UqQXsQ_dj4C&redir_esc=y&clckid=5a09d1f9 қол жеткізілді 28 ақпан 2025ж.

платформаларда бар (әзірлеу құны 50-70 миллион теңге) және айтарлықтай шығындарсыз қауіпсіздікті арттырады. Бұл қаржылық жетіспеушілік пен осал заңнамалық базаны ескере отырып жасалатын нақты қадам, бірақ мұндай шаралар кездейсоқ түрде қолданылатын өзге бәсекелестерден асып түседі.

Томас Дэвенпорттың пікірінше, деректер мен қауіпсіздік негізгі активтерге айналатын мінсіз үлгі технологиялық тұрақтылықтың бірі болып табылады²⁰⁹. Алматы және Астана қалаларында құны 10-20 миллион теңгені құрайтын (бір көлікке 10 000 мың теңгеден) автопарктың 20 пайызына (1 мыңға жуық көлік) бейнебақылауды енгізу ұсынылып отыр. Бұл қытай тәжірибесі көрсеткендей, оқыс оқиғалардың қаупін 30-40%-ға азайтады және пайдаланушылардың сенімділігін арттырады. Сонымен қатар, шифрлауды, екі факторлы тексеру және жыл сайынғы қауіпсіздік аудиттерін қоса, GDPR стандарттарына сәйкес деректерді қорғау саясатын жасау ұсынылады. Іске асыру 2 жылға созылады және 150 миллион теңгені қажет етеді, бірақ бәсекелестерден беделді артықшылық береді.

Ең дұрысы, агрегатор жүргізушілерге Үндістандағыдай бастапқы жарнасы 10% және мерзімі 3-5 жыл болатын автокөлікті банктер арқылы (жылына 6-8%) сатып алуға шағын несие беруі керек. Бұл 1000 жүргізушіге 3 млрд теңгеге (жалпы қор) автокөлік сатып алуға, олардың табысын күніне 15-20 мың теңгеге дейін арттыруға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, платформа комиссиясы қаржыландыратын зейнетақы жинақтары үшін кірістің 5% шегерімдерін енгізілуі ұсынылады. Бұл жылына 300-400 миллион теңгені қажет етеді, бірақ бәсекелестер үшін қолжетімсіз әлеуметтік қорғауды қамтамасыз етеді және адал орындаушыларды тартады.

Осы шараларды жүзеге асыратын отандық агрегатор бәсекелестерінен асып түседі:

- Қызмет көрсету сапасы: оқытылған жүргізушілер мен бейнебақылау тұтынушылардың қанағаттануын 20-30%-ға арттырады.
- Тұрақты бәсекелестік: бекітілген тарифтер мен экологиялық тазалық 20-25% табысты қамтамасыз етеді.
- Сенім: деректерді қорғау және сақтандыру қазіргі платформалардан 40% жоғары беделді нығайтады.

Джон Коттердің пікірі бойынша, көшбасшылық үкіметпен (субсидиялар, оқыту), банктермен (микрокредиттер) және автомектептермен серіктестік арқылы қол жеткізілетін бірлестіктер мен өзгерістерді қажет етеді. Іске асыру Алматы мен Астанадан бастап бастапқыда шамамен 500 миллион теңге капиталмен (жалпы шығындар – 1,5-2 миллиард теңге) 1-3 жылға созылады²¹⁰. Тәуекелдер – жүргізушінің жаңа талаптарға төзімділігі және жоғары шығындар – кезең-кезеңімен және мемлекеттік қолдаудың арқасында барынша азайтылады.

²⁰⁹ Davenport T.H., Big Data at Work (2014) https://books.google.ru/books?id=pUO_AgAAQBAJ&redir_esc=y&clckid=3fa2a5c2 қол жеткізілді 25 қаңтар 2025ж.

²¹⁰ Cotter, D.P. Leading Change (1996) https://books.google.ru/books/about/Leading_Change.html?id=xpGX1EWL EMC&redir_esc=y&clckid=54da01b9, қол жеткізілді 12 наурыз 2025ж.

Заманауи технологияларға сәйкес такси агрегаторында міндетті түрде кәсіпорынды басқарудың ақпараттық жүйесі (КБАЖ) болуы керек - бұл менеджерлер мен мамандарды қызметтерді, жалпы жұмыс барысын жоспарлау, оларды жүзеге асыру, тіркеу және талдау үшін қажетті кәсіпорынның барлық бизнес-процестері туралы өзекті және сенімді ақпаратпен қамтамасыз ете алатын жұмыс ортасы. Басқаша айтқанда, КБАЖ – бизнес-жоспарлаудан бастап компания қызметінің нәтижелерін талдауға дейінгі нарықтық айналымның барлық сипаттамасын қамтитын жүйе.

Кәсіпорындарды заманауи жағдайда басқару барған сайын жоғары тиімділікті талап етеді. Сондықтан кәсіпорынды басқарудың ақпараттық жүйелерін (КБАЖ) пайдалану бизнесті дамытудың маңызды тұтқаларының бірі болып табылады.

КБАЖ шешетін нақты міндеттер көбінесе нақты кәсіпорындардың қызмет ету аймағымен, құрылымымен және басқа сипаттамаларымен анықталады. Мысал ретінде байланыс операторы – компания үшін КБАЖ құру тәжірибесін келтіруге болады және компания серіктестерінің ТМД және алыс шетелдердің бірқатар кәсіпорындарында R/3 жүйесін енгізу тәжірибесі. КБАЖ кәсіпорынды басқарудың әртүрлі деңгейлерінде және оның әртүрлі қызметтерінде шешуі керек тапсырмалардың шамамен тізімі қазір жалпы қабылданған.

Отандық такси агрегаторы өзіне таксимен жүруге тапсырыс беруге, олардың құнын есептеуге, тапсырыстарда көліктің түрін тағайындалуын бақылауға, оның тапсырыстары бойынша келе жатқан автокөліктің қозғалысын, сондай-ақ жол бойынша қайда жүріп келе жатқанын бақылауға мүмкіндік беретін жеке бағдарлама болуы сөзсіз. Мұндай бағдарлама тапсырыстың қосымша опцияларын таңдауға мүмкіндік беру керек: үшінші мекенжайды қосу, тапсырыстың уақыты мен күнін, төлем түрін, автокөлік сыныбын таңдау, тапсырысқа түсініктемелер қосу. Сонымен қатар мына қосымша опцияларды ұсыну қажет: мысалы, балаға арналған орындық, Wi-Fi, төлем туралы түбіртек және жолаушының багажы, ірі жануарлары, ұсақ жануарлары бар-жоғы туралы.

Алғашқы тұтынушыларды тарту үшін акциялар мен жеңілдіктерді іске қосу; тұтынушы мен жүргізушілердің мәселелерін шешу үшін анықтамалық үстел жүйесін жасау ұсынылады. Кері байланыс және шағымдарды қарастыру бойынша қолданған шаралар туралы ақпаратты қызмет көрсету сапасы мен агрегатордың беделін көтеру үшін шолулар мен шағымдарды өңдеу жүйесін орнату арқылы енгізу ұсынылады. Және тұтынушылардың қалауларын түсіну мен бизнесті оңтайландыру үшін деректерді тұрақты талдау ұсынылады.

Әлеуметтік кодекстің, Салық кодексінің және Қазақстан Республикасының «Автомобиль көлігі туралы» Заңының жаңа нормаларының енгізілуіне байланысты такси агрегаторларының әлеуметтік, зейнетақылық төлемдерді және жеке табыс салығын есептеу және ұстап қалу, тиісті ұйымдарға оларды аудару тәртібі бөлігінде жаңа әкімшілендіру шараларды әзірлеу және енгізу қажет.

Яғни, мемлекеттегі заңнамалардың, құқықтық саясаттың өзгеруі сәйкесінше бизнес әкімшілендіру саласына да соған сай келетін тиісті

менеджменттік саясатын да құруға мәжбүрлейді. Тек осындай сәйкестік болғанда ғана бизнес әкімшілендіру жоғары деңгейлерге көтерілетіні анық.

Дегенмен, ағымдағы тәжірибе көрсететіндей, платформалық қызмет арқылы тасымалдау жасайтын жүргізушілерге қатысты олардың күнделікті жұмыс істеу мерзімінің ұзақтығы сол бойы әкімшілер тарапынан қадағаланбайтындығы орын алып отыр. Мысалы, 2025 жылы 15 қыркүйектегі Үкімет отырысында Ішкі істер министрінің орынбасары такси агрегаторларының жұмысын сынға алған.

Ол онлайн такси жүргізушілері пайданы ұлғайту мақсатында ұйқысыз, тынығусыз жолдарда жүретінін айтып кетірген. Олар медициналық тексеруден өтпейді, көліктерінің техникалық жағдайы да тексерілмейді, сонымен, адамдардың өміріне де қауіп төндіреді. 2025 жылдан бастап онлайн агрегаторлар тасымалдау ережелерін сақтауға жауапты болатынына қарамастан, осындай бұзушылықтар орын алуда. Жүргізушілер сонымен қатар, басқа көліктерді өз қолданбаларында тіркейді, ал қызметті лицензиясы жоқ жүргізушілер немесе оң рульді шағын автобустармен көрсетіп жатқан жағдайлар да анықталған.

Ал ақпан айында өткен Сенат отырысында Бас прокуратура өкілі Қазақстанда тасымалдаушыларға талапты күшейтіп, такси жүргізушілерінің тізілімін құру қажет деп мәлімдеген²¹¹.

Заманауи технологияларды енгізу такси қызметін айтарлықтай жақсартуға мүмкіндік береді. Маршрутты бақылау, сапар рейтингі және нақты уақыттағы кері байланыс мүмкіндіктері бар мобильді қолданбалар жолаушыларға ыңғайлылықты жақсартады және компанияларға туындаған мәселелерге жылдам жауап береді. Жүргізушілерді бағалау жүйесін және олардың өнімділігін енгізу сапаны жақсарту мен стандарттарды сақтауды ынталандырудың маңызды құралы болады.

Жүргізушілерді оқытудың рөлін де бағаламау мүмкін емес. Қарым-қатынас дағдыларын дамытуға және қауіпсіз көлік жүргізуді қамтамасыз етуге бағытталған тұрақты оқу сабақтары ең жақсы қызмет көрсетуге дайын кәсіби мамандар командасын құруға көмектеседі. Оқыту жұмыс процесінде туындауы мүмкін әртүрлі жағдайларды модельдеуді, жүргізушілерді қиындықтарға лайықты жауап беруге дайындауды қамтуы керек. Ақырында, тұтынушылармен қарым-қатынаста ашықтықты сақтау және қызмет көрсету жағдайы туралы өзекті ақпаратты қамтамасыз ету жолаушылар сенімін нығайта алады. Бұл компанияның жұмысы туралы ашық есептер, сондай-ақ қауіпсіздік пен қызмет көрсету сапасы туралы статистиканы жариялауды қамтиды. Осылайша, қатал қызмет көрсету стандарттарының, белсенді жолаушыларды тартудың және заманауи технологиялардың үйлесімі такси нарығында бәсекелестік артықшылық тудырады.

Барлық ұсынылған шаралардың құрамдас бөлігі қызмет көрсету сапасын бағалау процесіне жолаушылардың өздерінің белсенді қатысуы болып

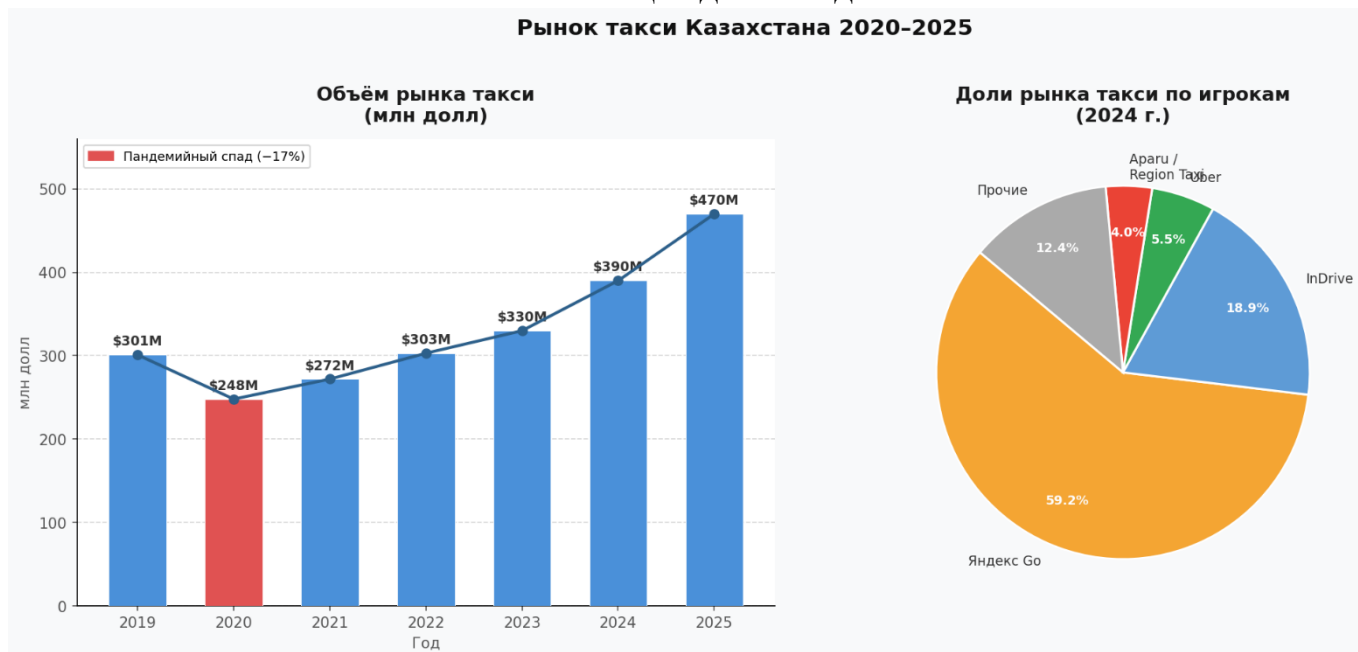
²¹¹ "Другие авто в приложении, водители без прав": в МВД раскритиковали работу агрегаторов такси <https://www.nur.kz/society/2286456-drugie-avto-v-prilozhenii-voditeli-bez-prav-v-mvd-raskritikovali-rabotu-agregatorov-taksi/>

табылады. Кері байланыс платформасын құру бүкіл қауымдастыққа қызметтің жақсаруына әсер етуге мүмкіндік береді. Егер жолаушылар олардың пікірлері ескерілетінін сезсе, олар такси қызметтерін пайдалануға және қолдауға көбірек қызығушылық танытады, бұл қызмет көрсету сапасының жалпы жақсаруына әкеледі. Ал осындай талаптарға сай келетін отандық агрегатор жоғары сұранысқа ие болады деген пікірдеміз.

Сонымен қатар, ұлттық агрегаторды құру алдында келесі экономикалық ақпараттарды ескеруді ұсынамыз.

Экономикалық тұрғыдан Қазақстан такси нарығы 2020-2025 жылдары үш нақты кезеңнен өтті: 1. Пандемия кезеңінде құлдырауы (2020); 2. Қалпына келтіру, өсуі (2021-2022); 3. Цифрландыру және реттеуші қайта құру аясында жетілген кеңейту (2023-2025).

BusinesStat мәліметтері бойынша, 2022 жылға қарай нарық көлемі 303 миллион долларға жетті, 2020 жылы 248 миллион долларға төмендегеннен кейін қалпына келді. 2025 жылға қарай нарық саланы "ағартуды" және жүргізушілердің ресми салық режимдеріне көшуін ескере отырып, жиынтық айналым бойынша 4 450-500 млн-ға жақындап келеді²¹².



2 –кесте. Қазақстанның 2020-2025 жылдардағы такси нарығы

2020 жылы нарық айналымы 17%-ға қысқарды: \$301 млн-нан 2 248 млн-ға дейін. BusinesStat мынадай тікелей себеп-салдарлық байланысты белгілейді: карантиндік шектеулер, сауда орталықтары мен ойын-сауық орындарының жабылуы. Сонымен қатар, агрегатор қосымшаларына алғаш рет жүгінген пайдаланушылар саны тез өсті; іс жүзінде пандемия цифрландыруды жеделдетті: бұрын көлікті көшеде ұстағандар мобильді қосымшаларды игеруге мәжбүр болды.

²¹² Анализ рынка такси в Казахстане в 2021-2025 гг, прогноз на 2026-2030 гг. Источник: <https://businesstat.ru/catalog/id7549/>

2021-2022 жылдары шектеулердің жойылуымен нарық айналымы қалпына келе бастады. BusinesStat мәліметтері бойынша, 2022 жылы бұл көрсеткіш 303 миллион долларға жетті: 2020 жылғы дағдарыс деңгейінен 22% жоғары. Экономикалық зерттеулер институты такси қызметтерін пайдаланушылар саны 2020 жылдан 2022 жылға дейін шамамен 2,5 есе өскенін атап өтті. 2021 жылы агрегаторлармен жұмыс істеген таксопарктердің табысы жеті есеге жуық өсімді көрсетті — 1,825 млрд теңгеден 12,429 млрд теңгеге дейін.

2023-2024 ж. такси нарығының өсуі және шоғырландыруы. 2023 жылы таксимен тасымалдаудан түскен жалпы табыс 5,9 млрд (ресми тіркелген компаниялар бойынша) жетті, ал тасымалданған жолаушылар саны 47,4 млн адамды құрады (kt.kz "Яндекс таксимен" ынтымақтасатын жүргізушілер мен таксопарктер ғана 2023 жылдың қаңтар–қараша айларында 400 млрд теңгеден астам табыс тапты (Forbes Kazakhstan)) — бұл "сұр" кірістер мен ресми статистика арасындағы алшақтықты көрсетеді.

2024 жылдың алғашқы бес айында жолаушыларды тасымалдаудан түскен табыс 2023 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда жартысына жуық өсті, ал тасымалданған жолаушылар саны 25% - ға өсті (Kursiv Media). 2024 жылғы ақпандағы такси қызметтерінің бағасы 2023 жылғы ақпанға қатысты 12,3%-ға өсті (the TENGE).

2025 жылы такси нарығын реттеу тұрғысынан өзгертулер болды. Платформалық жұмыспен қамту жобасы енгізілгеннен кейін жүргізушілер дара кәсіпкер ретінде тіркелуге міндеттелді және ресми статистика күрт өзгерді. 2025 жылдың 1 қыркүйегіне қарай "такси" қызмет түрімен жұмыс істейтін ДК саны 93,8 мыңнан асты, яғни жылына 3,7 есеге өсті (Ақ Жайық). Finprom деректеріне сәйкес, "ағартудан" кейін сегменттегі табыстың ресми мөлшері 20 есеге жуық өсті — ₸9,6 млрд-тан ₸186,1 млрд теңгеге дейін (Finprom.kz). Алайда бұл такси экономикасының нақты 20 есе өсуін білдірмейді, бұл "сұр/бейресми" көлемнің жарыққа шығуы нәтижесі болып табылады.

3-кесте. Қазақстан такси нарығының 2019-2025 жылдардағы кірістері

Жыл	Нарық көлемі (млн долл)	Жолаушылар (млн адам)	Өзгеруі, жыл
2019	301	—	+15%
2020	248	—	-17%
2021	~272	—	+10%
2022	303	—	+11%
2023	~330	47,4	+9%
2024	~390	~58	+18%
2025	~470*	~70+	~+20%
* "ағартуды" және тарифтердің өсуін ескере отырып бағалау. Дереккөздер: BusinesStat, Finprom, kt.kz			

InDrive бағасы бойынша бәсекелестік артықшылығын сақтайды: Quest MRC мәліметтері бойынша орташа сапар нарықтық деңгейден 12% - ға арзан (сапарға ~127 теңге үнемдеу). Қызылордада айырмашылық 21%-ға, Қарағандыда - 19%-ға жетеді. Дегенмен, InDrive үлесі 23,9%-дан 18,9%-ға дейін төмендеді, себебі Яндекс қамтуды кеңейтуге белсенді инвестиция салуда.

Баға бағанасы (ақпан 2026): Quest MRC мәліметтері бойынша 11 қалада 1 329 тексеру негізінде: Яндекс Go орта бағасы ₸1 134, InDrive орта бағасы ₸942, ал нарықтың орташа деңгейі ₸1 020 құрайды. Яндекс Go арқылы қарбалас уақытта сапар InDrive-қа қарағанда 125%-ға қымбатқа түседі.

2026 жылғы өзгерістер: 1 наурыздан бастап заңдастырудың жаңа толқыны жүзеге асырылды: 4% автоматты түрде салықпен өзін-өзі жұмыспен қамтыған мәртебесінің пайдасына ДК схемасын жою, мемлекеттік ақпараттық жүйеде міндетті тіркелу және көлік құралдарына жаңа талаптар қойылды (Instagram/Қазтакси). Нарық 2026 жылдың қаңтар–сәуір айларында жолаушылар ағынының 70%-ға өсуімен және тарифтердің 16,1%-ға өсуімен сипатталды (Orda.kz).

Платформалық жұмыспен қамту және еңбек нарығы. Зерттеулерге сәйкес UrbanExpert.kz. 500 мыңнан астам адам (еңбекке қабілетті халықтың шамамен 5-6%) платформаларда жұмыс істеуден табыс табады. Оның ішінде такси және курьерлік жеткізу ең ірі бағыттар. 2025 жылдың қыркүйегіне қарай ДК-таксистер саны айына ~11,8% өсу қарқынымен 93,8 мыңға жетті (Ақ Жайық). Іс жүзінде Қазақстанның әрбір 220-шы тұрғынының такси саласында ресми ДК бар.

Осылайша, Қазақстандағы такси нарығы мынадай құрылымдық үрдістерге ие (2020-2025):

1. Сұранысты цифрландыру: қолданбалар арқылы сапарлардың үлесі тұрақты өсуде: 2024 жылы пайдаланушылардың 63,1%-ы мобильді қосымшалар арқылы таксиге 2023 жылы 56,7%-ға қарсы қоңырау шалды (Kursiv Media).

2. Нарықты "ағарту": мемлекет сұр секторды тіркеу талаптары арқылы дәйекті түрде шығарады, бұл саланың ресми кірісін күрт арттырады.

3. Шоғырлану және монополияландыру: Яндекс Go позициялары күшейіп келеді: үлес бір жыл ішінде 48,6% - дан 59,2% - ға дейін өсті.

4. Тарифтік өсу: тарифтік инфляция (жылына 12-16%) сұраныстың өсуі мен заңдастыру шығындарының әсерінен туындаған жалпы инфляцияны басып озады.

5. Пішімдерді кеңейту: қалааралық саяхат сегментінің агрегаторларының іске қосылуы жаңа бәсекелестік өрісті ашады.

Сонымен қатар, келесі тәуекелдер мен шектеулерді бөліп көрсету керек:

1. Нарықтың жоғары шоғырлануы бәсекелестікті шектейді және бір платформаның үстемдік ету қаупін тудырады.

2. Реттеуші жүктеме (міндетті тіркеу, салықтар)

Қазақстандағы такси қызметтеріне тарифтің баға белгілеуін талдау.

Қазақстан ТМД елдері арасында такси құны бойынша көшбасшылар үштігіне кіреді: сапардың бастапқы құны-1 1,79 (≈₸800), тариф — км 0,42/км (≈₸200) (the TENGE). Бұл ретте елдегі АИ-95 бензинінің бағасы ТМД — дағы ең төмен (ЛИТ 0,545/литр), бұл Қазақстанды Әзірбайжаннан (\$53,77/100 км) және Ресейден (3 37,76/100 км) кейін жүргізушілер үшін табыстылығы бойынша үшінші нарыққа айналдырады, көрсеткіші 3 37+/100 км (экономикалық зерттеу).

Агрегатор арқылы такси қызметінің бағасы көп қабатты алгоритмнің нәтижесі болып табылады. Жолаушы қосымшада көретін жиынтық сома базалық тарифтен, ауыспалы компоненттерден (километраж, жол жүру уақыты, күту) және динамикалық үстемелер жиынтығынан тұрады. Тарифтің базалық құрылымын қалыптастыру әдістемесі агрегатор арқылы кез келген сапардың Бірыңғай есептеу формуласын қамтиды: сапар құны = отырғызу + (₸/км × қашықтық) + (₸/мин × уақыт) + сыйлықақылар × сұраныс коэффициенті

Базалық тариф құрамында **отырғызу/қону** ең төменгі құнға ие. Алматы мен Астана ең қымбат қалалар: қону жылына 400-ден 420-ға дейін өсті.

Агрегаторлар әртүрлі базалық тарифтері бар автомобильдердің бірнеше сыныптарын ұсынады:

4 кесте. Тарифтік сыныптар (сегментация)

Тариф	Қону (Астана)	₸/км	Ерекшеліктер
Эконом	400 ₸	до 60 ₸	Жаппай, ең арзан
Комфорт	500 ₸	до 75 ₸	Автокөлік 5-7 жастан аспайды, иіс жоқ
Комфорт+	410–500 ₸	до 91 ₸	4 жастан аспаған Авто, фотобақылау
Бизнес / Премиум	от 800 ₸	от 100 ₸	Өкілдік сынып
<i>Дерек көзі: Яндекс.Такси KZ, yastanapark.kz</i>			

Динамикалық баға (Surge Pricing) қолдану - бұл агрегаторды дәстүрлі такси паркінен ажырататын негізгі механизм. Ол нақты уақыттағы алгоритм сұраныс пен ұсыныстың арақатынасын бақылайды және негізгі тарифке жоғарылату коэффициентін қолданады.

Динамикалық баға алгоритмі: қала гео қоршауларға (алтыбұрыштар немесе көпбұрыштар) бөлінеді. Әр аймақ үшін жүйе мыналарды есептейді:

- 1) соңғы N минутта қанша тапсырыс түсті;
- 2) аймақта және оның жанында қанша еркін жүргізуші бар;
- 3) орташа күтілетін көлік беру уақыты (ETA).

Егер тапсырыстардың жүргізушілерге қатынасы шекті мәннен асып кетсе, коэффициент қосылады.

Yandex Qazaqstan басшысы Т. Шалекенов механизмді тікелей растады: «сұраныс өскен кезде сервис такси жүргізушілеріне жоғары коэффициент бере отырып, желіге шығуды ұсынады». Сонымен бірге, оның айтуынша, **платформа**

қосымша ақы алмайды - ол жүргізушіге толығымен кетіп, желіге шығуды ынталандырады²¹³.

5-кесте. Коэффициентті белсендіру факторлары:

№	Факторлар	Ерекшеліктер
1	Қарбалас сағат	Таңғы уақыт 7:30–9:30, Кешкі уақыт 17:30–20:00
2	Ауа-райының қолайсыздығы	Жаңбыр, қар, тайғақ
3	Ірі оқиғалар	концерттер, матчтар, мерекелер
4	Жаңа жыл түні және 8 наурыз	дәстүрлі сұраныс шыңы
5	Ауданда жүргізушілердің тапшылығы	тіпті қарбалас сағаттан тыс уақытта да
6	Көлік апаттары	апаттар, жолдардың жабылуы
Дерек көзі: Tehosmotr.ua , logistics.ru		

Quest MRC мониторингі бойынша (1 329 тексеру, 11 қала, ақпан 2026): жұмыс күндері таңертең және кешке ең жоғары сұраныс; демалыс күндері іскерлік сұраныс аз.

Бағаның ең маңызды бөлігі ол **агрегатор комиссиясы**. Агрегатор қызмет ақысы ретінде әр тапсырыстың бір бөлігін алады. Оны мына кестеден көреміз.

6-кесте. Қазақстандағы такси-агрегаторлардың сервистік алымының мөлшері

Платформа	Комиссия	Пікірлер
Яндекс Go (Эконом)	~20%	Қазақстандағы базалық комиссия
Яндекс Go (Комфорт+)	~25%	Vk мәліметтері бойынша / жүргізушілер
InDrive (стандарт)	~10%	Enrive блогымен расталған
InDrive (Fixed тариф)	~10%	BAS News
InDrive (электромобили)	0%	Акция 2025 жылдың соңына дейін болған
Uber	~20%	Нарық стандарты

Тарифтің салық құрамы. 2026 жылғы 1 қаңтардан бастап Қазақстанда платформа әр тапсырыстан (ConsaltProfi, Ulysmedia) 4% әлеуметтік төлемдерді (МЗЖ + МӘМС + салық) автоматты түрде ұстайды. Бұрын жүргізуші ДК төлеген: 1) 3% жеңілдетілген салық; 2) 10% МЗЖ; 3) әлеуметтік аударымдар ~5%; 4) МӘМС ~1,2%. Барлығы табыстың шамамен 19-20% болатын. Енді платформа тек 4% ұстайды, бұл теориялық тұрғыдан жүргізушілердің

²¹³ Yandex Qazaqstan доказал регулятору, что не заинтересован в росте стоимости такси. <https://kz.kursiv.media/2026-04-17/fvfv-yandex-qazaqstan-dokazal-regulyatoru-chto-ne-zainteresovan-v-roste-stoimosti-taksi/>

шығындарын азайтады және тарифтердің қалыпты төмендеуіне алғышарттар жасайды.

Қосымша баға факторларына ақылы қызмет көрсетулер жатады. Егер бос көлік алыс болса, оны жеткізу құны сапар бағасына қосылады. Ол сапардың өзі сияқты ставкалар бойынша есептеледі ($\overline{T}/\text{км} + \overline{T}/\text{мин}$). Егер жолаушы сапардан бас тартса, айыппұл салынады: ең төменгі тариф + күту минуттарын ақысыз төлеу. Үй жануарларын тасымалдау +300 $\overline{T}$; балалар креслосы +300 $\overline{T}$; нормадан тыс күту +40/мин.

Тарифтерді шектеу. Қарбалас уақытта және ауа-райының қолайсыздығында тарифтердің күрт өсуі қоғамдық наразылықты тудырады. 2025 жылы Мәжілісте үстем жағдайы бар субъектілерге (Яндекс Go) динамикалық баға белгілеу Ережелерін (YouTube/KZ) ерікті түрде бұзуға тыйым салатын түзетулер қаралды. Жоба бәсекелестікті қорғау агенттігі (БҚА) рұқсат етілген коэффициенттер ережелерін бекітеді деп болжайды. Заң жобасы 2025-2026 жылдары "Атамекен" ҰКП-мен келісуден өтті, соңғы ережелер 2026 жылдың ортасына дейін әлі қабылданған жоқ.

Тарау бойынша қорытынды.

Қазақстандағы такси агрегаторларының қызметін әкімшілендіруді талдауы платформалардың (inDriver, Yandex Go, Araru) тиімділігін шектейтін және жаңа агрегатор үшін қиындықтар туғызатын жүйелік кемшіліктерді – бейресми секторды басқарудың әлсіздігі, бәсекеге төмен бейімделу және технологияларды шектеулі қаржыландырылуы анықталды. Бейресмилікке, әлсіз құқықтық базаға және баға бәсекелестігіне байланысты бұл олқылықтар әкімшілендіру қағидаттарына негізделген үлгіге қарама-қайшы келеді: ресурстарды түбегейлі басқару (Барни), инновациялық бәсекелестік (Портер) және технологиялық тұрақтылық (Дэвенпорт) дегендерге. Оларды еңсеру үшін жаға үлгідегі отандық агрегаторлық компанияны құру және оның бәсекелестікке мүмкіндігі болу үшін негізгі шаралар ретінде мынадай нақты әрекеттер жасау ұсынылады:

- жүргізушілерге бонустар енгізу,
- ең төменгі тарифтерді пайдалану,
- қалыптасқан тиімді технологияларды енгізу;
- жүргізушілердің біліктілігін, тәжірибесін арттыру үшін автомектептерде оқыту;
- экологиялық талаптарды орындау;
- бейнебақылау қолдану,
- және Ola, DiDi, Нью-Йорк тәжірибесіне негізделген әлеуметтік кепілдіктер енгізу.

Жаңа агрегатор 500 миллион теңгені және мемлекет пен банктермен бірігуді қажет ететін сапа, тұрақтылық және сенімнің арқасында бәсекелестерден асып түседі (Коттер).

III бөлім бойынша қорытынды

Диссертацияның III бөлімінде Қазақстандағы такси агрегаторлары саласындағы отандық заңнама мен әкімшілендіру тәжірибенің орындалуын кешенді талдауға, сондай-ақ inDrive, Yandex Go және Apsu сияқты қолданыстағы платформаларды басып озуға қабілетті отандық агрегаторды құру мақсатында оларды жетілдіру бойынша негізгі және практикалық шараларды әзірлеуге назар аударылады. Зерттеу барысында саланың тиімді дамуына кедергі келтіретін, бірақ сонымен бірге ұлттық жағдайларға бейімделген инновациялық шешімдерге мүмкіндіктер ашатын қазіргі құқықтық және басқару ортасындағы жүйелі шектеулер анықталды.

3.1-тарауында «Автомобиль көлігі туралы» және «Көлік туралы» заңдарды қоса алғанда, Қазақстанның қолданыстағы заңнамасы агрегаторлардың құқықтық мәртебесін реттеудегі олқылықтармен, жүргізушілердің міндетті лицензиясының жоқтығымен және жолаушылар мен орындаушылардың қауіпсіздігі үшін жеткіліксіз жауапкершілікпен сипатталатыны белгіленген. Бұл кемшіліктер саланың бейресмилігі мен заңнамалық базаның әлсіздігінен саланың ашықтығы мен сенімін төмендетеді. Оларды жою үшін нормативтік құқықтық актілерге түзетулер ұсынылды, оның ішінде агрегаторларды тасымалдаушылармен теңестіру, көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыруын тексеруді енгізу, халықаралық тәжірибеге сәйкес келетін GDPR стандарттары бойынша деректерді қорғауды күшейту.

3.2 тарауын енгізуге мемлекетіміздің соңғы екі жылдың ішінде электрондық платформалар арқылы қызметтер көрсету және онлайн такси қызметіне қатысты көптеген жаңашылықтар енгізуі себеп болды. Осындай өзгерістердің мейілінше толық көлемін біз арнайы бөлімшеде саралауды жөн көрдік.

3.3-тарауында әкімшілендіру тәжірибе бейресми жұмыспен қамтудың жоғары деңгейімен, баға бәсекелестігімен және технологияларды шектеулі қаржыландырумен қиындайтыны анықталды. Халықаралық тәжірибені (Ola, DiDi, TfL) және классикалық менеджмент тұжырымдамаларын (Барни, Портер, Коттер) талдау негізінде нақты қадамдарды біріктіретін шаралар кешені ұсынылады - рейтингтік бонустар (4,8+ үшін 10%), ең төменгі тарифтер, GPS мониторингі - автомектептер арқылы оқытуды, экологиялық тазалықты сақтауға арналған гибриді автокөліктермен, бейнебақылаумен және жүргізушілер үшін шағын несиелермен қамтамасыз ету (6-8%). Бұл шешімдер қызмет көрсету сапасын, бәсекеге қабілеттілікті және әлеуметтік жауапкершілікті арттыруға бағытталған, тұтынушылардың қанағаттануын қазіргі платформалардан 20-30% жоғары қамтамасыз етеді.

Сонымен қатар, біз осы тарауда Қазақстанда қандай әкімшілендіру құралдары, қандай мемлекеттік органдар және қандай құқықтық рәсімдер арқылы жүзеге асыратынын нақтыладық.

Ұсынылған шараларды іске асыру үшін Коттер ұсынғандай, бастапқы капиталы шамамен 500 миллион теңге болатын кезең-кезеңімен (1-3 жыл) және мемлекетпен, банктермен және автомектептермен әріптестену қажет. Осы

ұсынымдар негізінде құрылған жаңа агрегатор өндіріс тиімділігін тұрақты түрде 20-25% арттырады, технологиялық сенімділік пен беделді сенімнің арқасында бәсекелестерден асып түсе алады; көлік саласын жаңғыртуға және халықтың осал топтарының ұтқырлығын арттыру сияқты әлеуметтік мәселелерді шешуге ықпал етеді. Осылайша, III бөлімде Қазақстан экономикасы үшін ұзақ мерзімді маңызы бар құқықтық, басқарушылық және технологиялық инновацияларды біріктіретін отандық агрегаторды тәжірибеге енгізудің негізін қалайтын пайдалы нәтижелер ұсынылады.

ҚОРЫТЫНДЫ

Диссертация Қазақстан Республикасындағы такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мен іскерлік әкімшілендіруді кешенді зерттеу болып табылады. Ол әкімшілендірудің тиімділігі, көрсетілетін қызметтердің сапасы, қауіпсіздік деңгейі және әлеуметтік жауапкершілік бойынша inDrive, Yandex Go және Арагу сияқты қолданыстағы платформалардан асып түсетін отандық агрегатор тұжырымдамасын жасауға бағытталған. Жұмыс үш негізгі бөлімнен тұрады: саладағы ағымдағы жағдайды талдау, халықаралық тәжірибені зерделеу және ұлттық тәжірибені жетілдіру бойынша ұсыныстар. Зерттеу барысында реттеуші реформаларды, негізгі басқару шараларын және технологиялық инновацияларды қамтитын көп деңгейлі шешімдерді ұсына отырып, құқықтық негіздер мен басқару тәсілдеріндегі жүйелі олқылықтар анықталды. Бұл нәтижелер Қазақстанның платформалық экономикасын жаңғыртуға, көлік саласының тұрақты дамуына, экономикалық тұрақтылықты арттыруға және әлеуметтік мәселелерді шешуге ықпал ететін елеулі әлеуетке ие.

Диссертацияның бірінші бөлімі цифрландыруды, цифрлік платформалардың түсінігін, мәнін, олардың түрлерін анықтауға және Қазақстандағы такси агрегаторлары нарығының қызметін жан-жақты зерттеуге, оның негізгі сипаттамалары мен олқылықтарын анықтауға арналған. Аталмыш сала 2025 жылға қарай 215 миллион тасымалдауларды құрайтын мобильді көлік қызметтеріне сұраныстың артуына байланысты әсерлі өсуді бастан кешіріп отырғаны анықталды. Алайда бұл әлеует нормативтік базаның жетілмегендігімен және 500 мыңға жуық жүргізушілерді қамтитын бейресми бөліктің айтарлықтай ауқымымен ұштасып отыр. Қатаң лицензиялау талаптарының, азаматтық-құқықтық жауапкершілікті міндетті сақтандырудың (МЖС) жоқтығы және жүргізушілерді дара кәсіпкер ретінде тіркеудің жаңадан ғана қойылған талаптары көптеген тәуекелдерді тудырады: жолаушылар қауіпсіздігіне қатер төндіруден салық төлеуден жалтару мен саладағы ашықтықты төмендетуге дейін. Сонымен қатар, агрегаторлардың қызметін басқарудағы қазіргі тәсілдер жүргізушілердің төмен біліктілігі мен олардың жеткіліксіз ынталандыру мәселелерін шешуге көмектеспейді, бұл қызмет көрсету сапасының тұрақсыздығына әкеледі.

Онлайн-платформалар және онлайн-жарнама туралы» Қазақстан Республикасының Заңы бойынша онлайн-платформаларда Қазақстан Республикасы аумағындағы пайдаланушылар санын анықтау және пайдаланушылардың шағым беру, сондай-ақ оның қабылданғанын автоматты түрде растау функциялары болуы керек. Онлайн-платформаның интерфейсі пайдаланушыны жаңылыстыруға немесе шешім қабылдауға басқаша кедергі жасамауға тиіс.

Мұндай жағдайларда жүргізушілердің бірыңғай деректер базасы мен қатаң тексеру тетіктерінің қажеттілігі туралы сұрақ туындайды.

Диссертация бойынша жүргізілген талдау мемлекеттік органдар мен платформалар арасындағы үйлестірудің әлсіздігі бұл мәселелерді

шиеленістіретінін көрсетті; бұл құқықтық та, әкімшілендіру тетіктерді де кешенді реформалау қажеттілігін көрсетеді. Бұл тұжырымдар анықталған олқылықтарды тиімді реттеуге болатын теңдестірілген шешімдерді табуға назар аудара отырып, одан әрі зерттеу бағыттарын анықтады.

Екінші бөлімде Қазақстан үшін нұсқаулық бола алатын такси агрегаторларының қызметін реттеу мен әкімшілендірудің халықаралық және шетелдік тәсілдерін талдауға назар аударылды. Деректерді қорғаудың жалпы ережесі (GDPR) және Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы (ЭЫДҰ) нұсқаулары сияқты халықаралық стандарттарды, сондай-ақ Үндістандағы (Ola), Қытайдағы (DiDi), Германиядағы және Ұлыбританиядағы (Transport for London, TfL) табысты ұлттық үлгілерді зерттеу жақсы тәжірибенің негізгі тетіктерін атап көрсетті. Атап айтқанда, көлік жүргізушілерін міндетті лицензиялау, кәсіби оқыту бағдарламаларын енгізу, деректерді қорғау және қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін озық технологияларды пайдалану, сондай-ақ монополияға қарсы шаралар саланың тұрақтылығы мен бәсекеге қабілеттілігін арттыруда өзінің тиімділігін дәлелдеген. Мысалы, Ola моделі жүргізушінің адалдығын арттыратын шағын несиелер мен бонустық бағдарламалар сияқты ынталандыру құралдардың маңыздылығын атап көрсетеді. DiDi тәжірибесі тәуекелдерді азайту үшін бейнебақылау жүйелері мен басқару алгоритмдерін қоса алғанда, технологиялық әдістердің рөліне ерекше мән береді. Өз кезегінде, TfL әдісі сапа мен қауіпсіздік стандарттарының сақталуын қамтамасыз ету үшін қатаң мемлекеттік бақылаудың маңыздылығын көрсетеді. Қазақстанның институционалдық ортасына бейімделген бұл тәжірибелер мемлекет, бизнес және қоғам мүдделерінің тепе-теңдігін қамтамасыз ететін, ішкі нарықта бәсекелестікке ғана емес, халықаралық стандарттарға жауап беруге қабілетті отандық агрегаторды құру бойынша ұсыныстардың негізін құрады.

Сонымен қатар, біздің пікірімізше, Германияның тәжірибесінен бізге келесідей үлгілерді қабылдау қажет: жүргізушіде кемінде 2 жыл бұрын берілген В санатындағы жүргізуші куәлігі болуы керек; кем дегенде 21 жаста болуы; соттылығының жоқтығы туралы анықтама; медициналық анықтама, оның ішінде көз көру дәрежесі туралы анықтама.

Үшінші бөлім алдыңғы тараулардың қорытындыларын біріктіріп, анықталған шектеулерді еңсерудің және бәсекелестерінен асып түсетін отандық такси агрегаторын құрудың кешенді бизнес саясатын ұсынады. Құқықтық реттеу саласында заңнамалық актілерге жүйелі өзгерістер енгізу қажеттілігі дәлелденді. Солайша, «Автомобиль көлігі туралы» заңға жүргізушілерге кәсіби біліктіліктері мен көлік құралдарының техникалық жай-күйін жүйелі түрде тексеру арқылы міндетті лицензиялауды белгілейтін өзгерістер енгізу ұсынылды. «Көлік туралы» Заңды көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырудың болуын тексеру туралы ережемен толықтыру ұсынылады, бұл таксимен тасымалдауға қатысушыларды қаржылық қорғауды арттырады.

Бейресми бөлікті ресімдеу үшін жүргізушілерді 1% жеңілдікті салық ставкасымен дара кәсіпкер ретінде тіркеуді талап ететін Салық кодексін жаңарту

ұсынылған. Алайда, диссертациялық жұмыс жазылып аяқталуына дейін ондай оң өзгерістер заңнамаларға енгізіле бастаған. Пайдаланушы ақпаратын қорғауды күшейту үшін «Жеке деректер туралы» заң GDPR сияқты халықаралық стандарттарға сәйкестендірілуі керек. Сонымен қатар, Кәсіпкерлік кодексті демпингке жол бермеу және тарифтерді бақылау шараларымен толықтыру ұсынылады, бұл нарықты тұрақтандыруға және адал бәсекелестікті қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Бұл құқықтық реформалар І бөлімде анықталған олқылықтарды жою арқылы саланың тұрақты дамуы үшін берік негіз жасайды.

Біз Қазақстан Республикасы Үкіметінің такси жүргізушілерінің цифрлық тізілімін құру ниетін ұсынып, қолдаймыз, бұл ашықтық, жариялылық пен қауіпсіздікті арттыруға қадам болуы мүмкін, бірақ бақылауды күшейту мен қызметтердің қолжетімділігі арасындағы тепе-теңдікті сақтай отырып жүзеге асырылуы қажет.

Жүргізушілердің жұмыс кестесін сақтау және олардың тәуліктік жұмыс уақытын белгілі бір сағат санымен шектеу қажеттілігіне қатысты ITF ұсынысын іс жүзінде жүзеге асыру шарасын ұсынамыз. ITF ұсынған барлық жүргізушілерге арналған бірегей идентификаторды әзірлеуді жүзеге асыру, оны барлық платформаларда қолдануға болады, бұл әртүрлі платформаларда жүргізушіні сәйкестендіруге байланысты кедергілерді барынша азайту тәсілі, сондай-ақ жүргізуші рейтингін, оның құқық бұзушылықтарын, жұмыс уақытын, көлік құралының техникалық жағдайын және т.б. бақылау мүмкіндігі болып табылады.

ӨӨРҰ институтын енгізу де осы саланың бизнес әкімшілендіру қызметін жоғарылата түсетінін күтудеміз.

«2023 – 2029 жылдарға арналған цифрлық трансформация, ақпараттық-коммуникациялық технологиялар саласын және киберқауіпсіздікті дамыту тұжырымдамасында» атап көрсетілгеніндей, бизнес те мемлекет есебінен технологиялық платформалар мен инфрақұрылымдарды құруға, өздерінің бизнес мақсаттарында пайдалана алатын ғылыми-зерттеу және тәжірибелік-конструкторлық жұмыстар жүргізуге, сол арқылы шығындарды азайтуға және соңғы технологияларға қол жеткізуге мүдделі; кәсіпкерлікті қалыптастыру мен дамытуға қолайлы заңнаманы құруда, мемлекет тарапынан преференциялар алуда және сыртқы нарықта жұмыс істеуге қолдау көрсетуде.

Бизнес өкілдері платформа қызметтерінің тұтынушылары да, өндірушілері де бола алады (содан кейін оларды цифрлық платформаның бөлігі ретінде мемлекетке өткізеді), сондай-ақ осы қызметтердің провайдерлері де (өтімді негізде платформаға біріктіре отырып, олар мемлекеттік-жекешелік әріптестіктің қатысушысы болады). Нәтижесінде цифрлық трансформацияны жүзеге асырудағы субъектілер арасындағы барлық қатынастар құқықтық нормалар мен технологиялық архитектура арқылы реттелетін болады. Пайдаланушы субъектілер, ең алдымен, қызмет көрсетудің жылдамдығын, сапасын және қамтуды арттыруға, қызмет көрсету процестеріне енгізілген өзгерістердің жылдамдығын арттыруға, сондай-ақ мемлекеттік шығындарды

азайтуға мүдделі. Бұл платформа архитектурасының негізгі компоненттерін және олардың функционалдығын анықтайды».

Осылайша, біздің ұсыныстарымыз тұтынушылар, жүргізушілер ғана емес, сонымен қатар Қазақстан Республикасының бизнес-қауымдастығы арасында да оң сұранысқа ие болады. Жоғарыда айтылғандардан басқа, такси агрегаторлары үшін тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыруды және такси агрегаторы жүйесінде жұмыс істейтін жүргізушілердің көлік құралы иесінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыруды енгізу ұсынылады. Мұндай ұсыныстарды жүзеге асыру жол-көлік оқиғаларының әртүрлі түрлерінен келтірілген залал нәтижесінде жолаушылар мен үшінші тұлғалардың құқықтарын қорғау дәрежесін біршама жоғарылатады. Осылайша, біз орындаған диссертациялық жұмыстың ғылыми деңгейі осы саладағы үздік жетістіктермен салыстырғанда бұл диссертация Қазақстан Республикасындағы іс жүзінде бірінші болып табылады, ол жүйелі және егжей-тегжейлі ғылыми-тәжірибелік деңгейде жолаушылар тасымалы мен жүк тасымалдау қызметтерін ұйымдастыру мен орындауға арналған интернет-платформалар қызметін құқықтық реттеу мен әкімшілендіру жағдайының оң және теріс аспектілерін қарастырады. Диссертацияда алыс және жақын шетелдердің көптеген нормативтік құқықтық актілері, халықаралық актілер қарастырылған. Бұл ретте қарастырылып отырған саладағы заңнама мен бизнесті басқару процестері статикалық күйде де, олардың динамикасы бойынша да талданады. Іскерлік басқару саласындағы атақты ғалымдар мен мамандардың көптеген ғылыми жұмыстары такси агрегаторларының қызметін басқару процестерін, оның ішінде Қазақстан Республикасына қатысты ғылыми түсінік пен ұсынуды құруға мүмкіндік берді.

Іскерлік әкімшілендіру саласында агрегаторлардың тиімділігі мен бәсекеге қабілеттілігін арттыруға бағытталған басқару шараларының кешені әзірленді. Бастапқы кезеңде нақты қадамдар ұсынылады: рейтингі жоғары жүргізушілерге бонустық бағдарламаларды енгізу (4,8+ үшін 10% бонус), бағалар бәсекелесінің алдын алу үшін ең төменгі тарифті белгілеу, ашықтық пен қауіпсіздікті арттыру үшін GPS мониторингі және деректерді шифрландыру сияқты негізгі технологияларды пайдалану. Ұзақ мерзімді пайдалануға ұсынылатын тиімді үлгіге жүргізушілерді оқытуды ұйымдастыру үшін автомектептермен серіктестік орнату (5% комиссия төлеу арқылы); Алматы және Астана сияқты ірі қалаларда аса жоғары сапалы тасымалдау қызметін құру және Портердің саралау қағидаттарына сәйкес келетін гибриді автомобильдерді пайдаланатын экологиялық таза сегментті құру кіреді. Автокөлік паркін бейнебақылауды енгізу және жүргізушілер үшін шағын несие (ставка 6-8%) DiDi үлгісінде жүзеге асырылғандай орындаушылардың қауіпсіздігі мен әлеуметтік қамтамасыз етілуін жақсартады. Платформа, жүргізушілер мен клиенттер арасындағы өзара әрекеттесу процестерін оңтайландыратын, агрегатордың бірегей стратегиясын көрсететін және оның қызмет көрсету икемділігін қамтамасыз ететін электрондық басқару бағдарламасын әзірлеуге ерекше мән беріледі.

Ұсынылған шараларды іске асыру 500 млн теңгеге жуық бастапқы капиталмен 1-3 жылда жүзеге асыруға мүмкіншілік береді. Жобаның табысты болуы мемлекеттік органдармен, банктермен және білім беру мекемелерімен әріптестік құруға байланысты болады, бұл жүргізушілердің қарсылықтарын және қаржылық қиындықтарды азайтады, деп Коттер өзгерістер көшбасшылығы тұжырымдамасында атап көрсеткен.

Диссертациялық жұмыстың іскерлік әкімшілендіру тұрғысынан теориялық негізі жұмыстың ғылыми тереңдігін беретін Барни (бәсекелестік артықшылық үшін ресурстарды басқару), Портердің (негізгі саралау), Дэвенпорттың (технологиялық трансформация) және Коттердің (өзгерістерді басқару) ұстанымдарына негізделген.

Тәжірибелік құндылығы Қазақстанның нақты жағдайларын – жұмыспен қамтудың жоғары бейресмилігі, шектеулі қаржыландыру және құрылымдық кедергілерді ескере отырып, Еуропаның, АҚШ-тың, Үндістанның және Қытайдың халықаралық тәжірибесін бейімдеумен байланысты.

Ұсынылған шешімдер негізінде отандық агрегаторды құру өндіріс тиімділігін 20-25% деңгейінде қол жеткізуге, қазіргі платформалармен салыстырғанда тұтынушылардың қанағаттануын 20-30% арттыруға және ұзақ мерзімді тұрақтылық үшін аса маңызды беделге деген сенімді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Жаңа агрегатор экономикалық тиімділіктен басқа, халықтың осал топтарының ұтқырлығын арттыру сияқты әлеуметтік мәселелерді шешуге көмектеседі, бұл «Инватакси» тәжірибесінен көрінеді. Осылайша, диссертацияның нәтижелері саланың құқықтық, басқарушылық және технологиялық кемшіліктерін жоятын тұтас модельді құрайды. Бұл модель агрегаторлар мен жүргізушілердің ұстанымдарын нығайтып қана қоймайды, сонымен қатар экономиканың өсуіне, әлеуметтік тұрақтылыққа және Қазақстанның платформалық экономикасын жаңғыртуға ықпал ете отырып, халыққа көліктік қызмет көрсету сапасын арттырады. Өзірленген ұсынымдар цифрлық экономиканың басқа салаларын да ұлғайту мүмкіндігіне ие және олардың әмбебап маңыздылығын атап көрсетеді.

Нарықтың ашықтығын арттыруға, қатысушылар арасындағы цифрлық өзара іс-қимылды кеңейтуге, сервис сапасына қойылатын талаптарды күшейтуге және тасымалдаушылардың қызметін рәсімдеуге бағытталған зерттеу ұсынымдары тұтастай алғанда такси нарығының барлық негізгі стейкхолдерлері үшін ұзақ мерзімді оң нәтиже қалыптастырады. Сонымен бірге, қатысушылар арасында пайда мен шығындарды бөлу біркелкі емес: бастапқы кезеңде субъектілердің бір бөлігі шығындардың өсуіне тап болады, бірақ орташа және ұзақ мерзімді перспективада кірістердің тұрақтылығы, нарықтың басқарылуы және салықтардың жиналуы артады.

Қаржылық әсер нарықтың әрбір қатысушысының кірістері, шығыстары, салық міндеттемелері, инвестициялық жүктемесі және ақша ағыны құрылымының өзгеруінен көрінеді.

Ұсынымдардың экономикалық әсері тасымалдау өнімділігінің өсуі, транзакциялық шығындардың төмендеуі, көлік жүктемесінің артуы, бейресми

жұмыспен қамту үлесінің төмендеуі және жүргізушілер, такси паркттері, такси агрегаторлары және мемлекеттік органдар арасындағы нарықтық үйлестіру сапасының жақсаруы арқылы көрінеді.

Библиография

Кітаптар:

- 1) Fayol H. General and Industrial Management (1949) <https://gog.su/jyMH> 2025 жылғы 9 наурызда қол жетімді
- 2) Drucker P.F. The Practice of Management (1954) <https://gog.su/E1qm>. 2025 жылдың 9 наурызында қолжетімді.
- 3) Н. Koontz, Н. Weihrich, Management (1988) <https://gog.su/fPV4>. 2025 жылдың 2 ақпанында қолжетімді.
- 4) Taylor F.W. The Principles of Scientific Management (1911) <https://gog.su/Rgfy>. 2025 жылдың 14 ақпанында қолжетімді.
- 5) Mintzberg H. The Nature of Managerial Work (1973) <https://gog.su/1I24>. 2025 жылғы 14 ақпанда қолжетімді.
- 6) Drucker P.F. Concept of the Corporation (1945) <https://gog.su/Phyr>. 2025 жылғы 10 наурызда қолжетімді
- 7) Mintzberg H. Inside Our Strange World of Organizations (1989) <https://gog.su/Xtqw>. 2025 жылдың 10 ақпанында қолжетімді.
- 8) Drucker P.F. The Frontiers of Management (1989) <https://clck.ru/3HeWTs> 2025 жылдың 20 қаңтарында қолжетімді.
- 9) Mintzberg H. Simply Managing: What Managers Do (2009) <https://clck.ru/3Hebji>. 2025 жылдың 10 ақпанында қолжетімді.
- 10) Christensen, K.M. The Innovator's Dilemma: When New Technologies Cause Great Firms to Fail (1997) <https://clck.ru/3Hfz6k> 2025 жылдың 10 ақпанында қолжетімді.
- 11) Kanter R.M. The Change Masters: Innovation and Entrepreneurship in the American Corporation (1983) <https://clck.ru/3Hfzpf>. 2025 жылдың 12 наурызында қолжетімді.
- 12) March J. G., Simon H. A. Organizations (1958) <https://clck.ru/3HhyuK> 2025 жылдың 22 ақпанында қолжетімді.
- 13) Collins D. Good to Great: Why Some Companies Make the Leap and Others Don't (2001) <https://clck.ru/3Hi57Q>. 2025 жылдың 2 ақпанында қолжетімді.
- 14) Cotter D.P. Leading Change (1996) <https://clck.ru/3HihN2>. қолжетімділігі 2025 жылдың 12 наурызында
- 15) Porter M.E. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors (1980). <https://clck.ru/3JWHyt> 2025 жылғы 20 ақпанда қолжетімді.
- 16) Davenport T.H. Big Data at Work (2014) <https://clck.ru/3JXcTt> 2025 жылдың 25 қаңтарында қолжетімді.

Мақалалар:

- 1) Қазақстан Республикасы Негізгі жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросы, Қазақстан Республикасындағы көлік <https://clck.ru/3JmRfN> 2025 жылғы 8 наурызда қолжетімді.

- 2) Автокөлік және көліктік бақылау комитеті «Бірлестіктер мен ұйымдарға және такси тасымалдаушылары мен такси жүргізушілеріне хабарландыру» 02.07.2025 <https://clck.ru/3H6NFB> қолжетімділігі 08.02.2025 ж.
- 3) Kumenov A.S., “Kazakhstan: Taxi Industry a Bellwether for the Economy” (2018). <https://clck.ru/3H6TYf> қолжетімді 10 ақпан 2025 ж.
- 4) «Times of Central Asia, «Қазақстан такси агрегаторы серіктестігімен Invataxi қызметтерін кеңейтеді» интернет-ресурсы (2025 ж.) <https://clck.ru/3H6P43>
- 5) Taylor F.W. The Rise of Scientific Management (1920) <https://clck.ru/3Hec5E> 2025 жылдың 14 ақпанында қол жеткізілді.
- 6) «Ресей империясының ең қымбат көліктерінің бірінен агрегаторларға дейін: Алматы таксилерінің тарихы» (курсив, 09 қазан 2024 ж.) <https://clck.ru/3Eb7Jg> 04 ақпан 2025 ж.
- 7) Қазақстан Республикасы Премьер-Министрінің ресми ақпараттық ресурсы, «Үкіметтегі брифинг: Еуропалық такси агрегаторлары Қазақстан нарығына қызығушылық танытуда» 20.08.2024. <https://clck.ru/3HeuZo> сайтына 2025 жылдың 14 наурызында кірді.
- 8) Лариса Ч. Көлеңкелі такси нарығы 95% құрайды (zakon.kz 06.05.2021 ж.) <https://clck.ru/3Hf3bX> 2025 жылдың 05 ақпанында қолжетімді.
- 9) Porter, M. E. Competitive advantage: creating and sustaining high performance (1985) <https://clck.ru/3HfrnH> 2025 жылғы 28 ақпанда қолжетімді.
- 10) Ranjay Gulati, Phanish Puranam. Renewal Through Reorganization: The Value of Inconsistencies between Formal and Informal Organization (2009) <https://clck.ru/3Hfz5D> 2025 жылдың 12 наурызында қолжетімді.
- 11) Adner, R., & Kapoor, R. (2010). Value Creation in Innovation Ecosystems, How the Structure of Technological Interdependence Affects Firm Performance in New Technology Generations. Strategic Management Journal, 31, 306-333. <https://doi.org/10.1002/smj.821> <https://clck.ru/3HhqT7> 2025 жылғы 12 наурызда қолжетімді.
- 12) Welch D. and Byrne D.A. Jack: Straight from the Gut. (2001) <https://clck.ru/3HhvYz>. 2025 жылдың 12 қаңтарында қолжетімді.
- 13) Tiwana, A., Konsynski, B., & Bush, A. A. (2010). Platform evolution: Coevolution of platform architecture, governance, and environmental. (2010) <https://clck.ru/3Hi2gc> 2025 жылдың 1 сәуірінде қолжетімді
- 14) Tauscher K., Laudien S. M. Anderstanding platform business models: A mixed-methods study of markets. (2018) Journal of Business Research <https://clck.ru/3Hi5Xa> қол жеткізген 2 ақпан 2025 ж.
- 15) Халықаралық еңбек ұйымы, «Бейресми экономикадағы әйелдер мен ерлер: 2018 жылғы статистикалық сурет» <https://clck.ru/3Hi7Bi> 2025 жылғы 2 ақпанда қолжетімді.
- 16) Barney D.B. Firm Resources and Sustainable Competitive Advantage (1991) Менеджмент журналы <https://clck.ru/3Hi9Yt> 2025 жылдың 24 қаңтарында қолжетімді.

- 17) Gaver, A. and Cusumano, M.A., Industry Platforms and Ecosystem Innovations (2014) MIT Sloan Management Review <https://clck.ru/3HiWXw> 2025 жылдың 24 наурызында қолжетімді.
- 18) Kotler P. and Keller K. L. Marketing Management (2016) <https://clck.ru/3HiXPB> 2025 жылдың 19 ақпанында қолжетімді.
- 19) Roche J.C. and Tirole, J. Platform Competition in Two-Sided Markets. (2003) Journal of the European Economic Association <https://clck.ru/3HiYkL> 2025 жылдың 9 наурызында қолжетімді.
- 20) W. Edward Deming. Out of the Crisis: A New Paradigm for Managing People, Systems, and Processes. Alpina Publisher, 2017 http://loveread.ec/read_book.php?id=65974&p=1 2025 жылғы 8 ақпанда қолжетімді.
- 21) Srnicek N. Platform Capitalism. (2017) <https://clck.ru/3HicfA> 2025 жылғы 10 ақпанда қолжетімді.
- 22) Osterwalder A. and Pigneur Y. Business Model Generation: A Handbook for Visionaries, Game Changers, and Challengers. (2010) <https://clck.ru/3Hij4v> 2025 жылғы 16 ақпанда қолжетімді.
- 23) Fink L. BlackRock CEO Fink warns of financial risks, persistent inflation <https://www.reuters.com/business/finance/blackrock-ceo-fink-warns-financial-risks-persistent-inflation-2023-03-15/> 2025 жылдың 20 ақпанында қол жеткізілді.
- 24) «Бейресми экономикадағы әйелдер мен ерлер: статистикалық сурет» (2014 ж.) <https://clck.ru/3JW2MJ> қолжетімділігі 30 наурыз 2025 ж.
- 25) Transport for London, «Uber Car Requirements In London: UberX, UberXL, Uber EXEC, UberLUX, Uber ACCESS». 01/01/2018 ж. <https://clck.ru/3KF22y> 2025 жылдың 28 наурызында қолжетімді.
- 26) Дүниежүзілік сауда ұйымы, «Қызмет көрсету саудасы туралы бас келісім» (1994 ж.) <https://clck.ru/3JW5R9> 2025 жылғы 28 қаңтарда қолжетімді.
- 27) Халықаралық стандарттау ұйымы, ISO 39001:2012 «Жол қозғалысы қауіпсіздігін басқару жүйелері – пайдалану жөніндегі нұсқаулықпен талаптар» <https://clck.ru/3KEzVJ> 2025 жылғы 28 ақпанда қолжетімді.
- 28) Uber, «2016 жылғы деректердің бұзылуын шешу» (2018) <https://clck.ru/3JW7ru> 2025 жылдың 28 ақпанында қолжетімді.
- 29) Экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы, «Онлайн платформаларға кіріспе және олардың цифрлық трансформациядағы рөлі» (2019) <https://clck.ru/3JWFbf> 2025 жылғы 20 ақпанда қолжетімді.
- 30) Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Uber баға белгілеу тәжірибесі туралы шешім (2017) <https://clck.ru/3JWGy4> 2025 жылдың 20 наурызында қолжетімді.
- 31) Калифорния Ассамблеясының заң жобасы 5 (AB5), 2019 ж. Жұмысшы мәртебесі: Қызметкерлер және тәуелсіз мердігерлер <https://clck.ru/3KEyTK> 2025 жылдың 20 наурызында қолжетімді.
- 32) The Wall Street Journal, Uber, «Калифорния заңынан кейін Lyft жоғары шығындармен бетпе-бет келеді» 2020 <https://clck.ru/3JWdyj> қолжетімділігі 2025 жылдың 22 наурызында.

33) NYC такси және лимузин комиссиясы, «Жүргізушілер үшін ең төменгі төлем ережесі» 2018 <https://clck.ru/3JWefT> 2025 жылдың 22 наурызында қолжетімді.

34) Financial Times, «Uber Лондондағы қауіпсіздік шараларынан кейін жоғары шығындармен бетпе-бет келеді» реформалары 2019 <https://clck.ru/3JWmsF> 2025 жылдың 14 ақпанында қолжетімді.

35) Ұлттық үлгілік зерттеу кеңсесі, Үндістанның 2019 жылғы мерзімді жұмыс күшін зерттеуі <https://clck.ru/3JWrSo> қолжетімділігі 2025 жылдың 10 қаңтарында.

36) The Economic Times, «30% Uber, Ola жүргізушілері 2020 жылы сәйкестік тексерістерін орындамады» <https://clck.ru/3JWtMw> 2025 жылдың 21 қаңтарында қолжетімді.

37) Business Standard, Ola, «Uber Face Rising Costs After Regulatory Changes 2021» <https://clck.ru/3JWttU> 2025 жылдың 30 қаңтарында қолжетімді.

38) Ola, «Skill Development Program Report» 2023 <https://clck.ru/3JWv66> 2025 жылдың 20 наурызында қолжетімді.

39) Mint, «Ola's Microcredit Scheme Boosts Driver Ownership» 2022 <https://clck.ru/3JWw2C> 2025 жылдың 20 наурызында қолжетімді.

40) The Hindu Business Line, «Ola опережает Uber по удержанию водителей» (Ola Outpaces Uber in Driver Retention 2023) <https://clck.ru/3JX2fA> 2025 жылдың 20 наурызында қолжетімді.

41) Үндістан Бүгін, Ола, «Uber жүргізушілері 2019 жылғы төмен табысқа байланысты ереуілге шықты» <https://clck.ru/3JX2fA> 2025 жылдың 27 ақпанында қолжетімді.

42) Asia Times, Диди Қытайдың MoT 2018 «бақылаудан тыс» деп айыптады <https://clck.ru/3JX3Hn> 2025 жылдың 10 ақпанында кірді.

43) Қытай көлік академиясы, «Smart Transportation Report 2020» <https://clck.ru/3JX4Qm> 2025 жылдың 4 наурызында қолжетімді.

44) Reuters, Didi Faces Rising Costs After Safety Reforms 2020

45) China Money Network, «Диди Қазақстанға бизнесті кеңейтеді 2021» <https://clck.ru/3JX675> қолжетімді 13 наурыз 2025 ж.

46) DiDi, «Қазақстандық операцияларды 2022 жылға дейін тоқтату туралы мәлімдеме» <https://clck.ru/3JX675> 2025 жылғы 14 наурызда қолжетімді.

47) Forbes, «Didi Ресей мен Қазақстанды 2022 жылғы қиындықтар аясында тастап кетті» <https://clck.ru/3JX7Su> 2025 жылдың 23 ақпанында қолжетімді.

48) Tengrinews сандық басылымы, «Мәжіліс депутаттары жеке деректердің сыртқа шығуына алаңдаулы» 2023 <https://clck.ru/3JXawt> 2025 жылғы 24 қаңтарда қолжетімді.

49) Қазақстан Республикасы Бас Прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитеті «Қазақстандағы жол-көлік оқиғаларының саны 8,9%-ға өсті» (2022 ж.) <https://gog.su/6ixE> 2025 жылғы 20 наурызда қолжетімді.

50) Григорович Е.В. К вопросу об ответственности агрегаторов такси. //Правовое регулирование экономической деятельности. № 4. 2023. С. 21-27

- 51) Суд в Германии запретил сервис Uber.
<https://www.forbes.ru/news/266811-sud-v-germanii-zapretil-servis-uber>
- 52) Ш. Найманбаева. Водители такси в Германии требуют равных условий 03.07.2025. <https://24.kz/ru/news/in-the-world/718367-voditeli-taksi-v-germanii-trebuyut-ravnykh-uslovij>
- 53) Правительство Японии готовится ослабить ограничения на такси, управляемые владельцами. <https://masakaru.ru/byt-prostyx-yaponcev/jekonomika/pravitelstvo-japonii-planiruet-razreshit-rabotu-taksi-s-voditeljami-vladelcami-po-vsej-strane.html>
- 54) Правительство Японии планирует разрешить работу такси с водителями-владельцами по всей стране. <https://russijapansociety.ru/?p=52393>
- 55) Можно ли работать в Японии водителем такси, грузовика или автобуса!? <https://japancareer.uz/ru/posts/266>
- 56) Где зарегистрирована компания "Яндекс"? https://yandex.ru/q/question/gde_zaregistrirovana_kompaniia_iandeks_7db1384f/
- 57) The Hindu Business Line, «Ola Outpaces Uber in Driver Retention» (2023). <https://clck.ru/3JWzty>
- 58) India Today, Ola, «Uber Drivers Strike Over Low Earnings» 2019 <https://clck.ru/3JX2fA>.
- 59) Asia Times, Didi Accused of Being 'Out of Control' by China's MoT (2018) <https://asiatimes.com/2018/11/didi-accused-of-being-out-of-control-by-chinas-mot/?clckid=19e6c892>.
- 60) Қытай көлік академиясы, Smart Transportation Report (2020) <https://clck.ru/3JX4Qm>.
- 61) Reuters, Didi Faces Rising Costs After Safety Reforms (2020) <https://clck.ru/3JX5Bi>.
- 62) Гирич М.Г., Сауле А. Влияние международных стандартов на регулирование национальных рынков агрегаторов такси. //Международная торговля и торговая политика. 2020;(2): 146-161. <https://doi.org/10.21686/2410-7395-2020-2-146-161>
- 63) Ананьева А.А., Филатова У.Б. Новые подходы к саморегулированию перевозок легковым такси. Lex russica. 2025;78(5):32-42. <https://doi.org/10.17803/1729-5920.2025.222.5.032-042>
- 64) Лондонские таксисты планируют предъявить коллективный иск Uber. <http://news.afnfn.com/news/i/254316>; https://www.inform.kz/amp/spros-na-servis-uber-vyros-na-850-posle-zabastovki-londonskih-taksistov_a2668107
- 65) «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жолаушыларды автомобильмен тасымалдау саласындағы кейбір мемлекеттік функцияларды міндетті мүшелікке (қатысуға) негізделген өзін-өзі реттеуге ауыстыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Заңының жобасы бойынша досье (2022 жылғы желтоқсан). https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=33980061
- 66) В Казахстане ужесточат контроль за водителями такси, передает LS. <https://lsm.kz/taksistam-stanet-slozhnee-narushat-zakony>

67) Yandex Qazaqstan доказал регулятору, что не заинтересован в росте стоимости такси. <https://kz.kursiv.media/2026-04-17/fvfv-yandex-qazaqstan-dokazal-regulyatoru-что-не-заинтересован-в-росте-стоимости-такси/>

68) Анализ рынка такси в Казахстане в 2021-2025 гг, прогноз на 2026-2030 гг. Источник: <https://businessstat.ru/catalog/id7549/>

Заңдар мен прецеденттер:

Құқықтық актілер

1) «Көлік туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (08.06.2024 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен) https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000_

2) «Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (2024 жылғы 18 қыркүйектегі өзгерістер мен толықтырулармен) https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_ 2025 жылғы 14 қаңтарда қолжетімді.

3) Қазақстан Республикасының Еңбек кодексі (2024 жылғы 21 шілдедегі өзгерістер мен толықтырулармен) <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1500000414> 20.01.2025 ж.

4) Қазақстан Республикасының Әлеуметтік кодексі (01.01.2025 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен) <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K2300000224> 2025 жылғы 20 ақпанда қолжетімді.

5) «Рұқсаттар және хабарламалар туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (09.10.2024 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен) <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000202>

6) «Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (01.01.2024 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен) https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000446_

7) «Тұтынушылардың құқықтарын қорғау туралы» Қазақстан Республикасының Заңы (06.08.2024 жылғы өзгерістер мен толықтырулармен) https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000274_

8) Онлайн-платформалар және онлайн-жарнама туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2023 жылғы 10 шілдедегі № 18-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2300000018>

9) Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік кодексі. <https://clck.ru/3JYpF2>.

10) Автомобиль, теміржол, су, әуе көлігі және автомобиль жолдары салаларында өзін-өзі реттеуді дамыту жөніндегі іс-шаралар кешенін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік министрінің міндетін атқарушының 2024 жылғы 5 сәуірдегі № 125 бұйрығы. https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36214913

11) Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне салық салу мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2025 жылғы 18 шілдедегі № 215-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2500000215#z742>

12) Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне әлеуметтік қамсыздандыру мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2023 жылғы 20 сәуірдегі № 226-VII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2300000226>

13) "Салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер туралы" Қазақстан Республикасының Кодексіне (Салық кодексі) және оны қолданысқа енгізу мәселелері бойынша Қазақстан Республикасының заңдарына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасының Заңы 2025 жылғы 15 шілдедегі № 208-VIII ҚРЗ. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z2500000208>

14) Қазақстан Республикасы Үкіметінің "Міндетті зейнетақы жарналарын, міндетті кәсіптік зейнетақы жарналарын есептеу, ұстап қалу (есепке жазу) және бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорына аудару және олар бойынша өндіріп алу қағидалары мен мерзімдерін бекіту туралы" 2023 жылғы 30 маусымдағы № 525 және "Жұмыс берушінің міндетті зейнетақы жарналарын есептеу (есепке жазу) және бірыңғай жинақтаушы зейнетақы қорына аудару және олар бойынша өндіріп алу қағидалары мен мерзімдерін бекіту туралы" 2023 жылғы 3 шілдедегі № 540 қаулыларына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2024 жылғы 8 қарашадағы № 945 қаулысы. <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/P2400000945>

15) Еуропалық Парламент пен Кеңестің 2000 жылғы 8 маусымдағы 2000/31/ЕС директивасы ақпараттық қоғам қызметтерінің, атап айтқанда, ішкі нарықтағы электрондық коммерцияның кейбір құқықтық аспектілері туралы <https://clck.ru/3JW2Zc> 2025 жылғы 24 қаңтарда қолжетімді.

16) Еуропалық Парламент пен Кеңестің 2022 жылғы 19 қазандағы Цифрлық қызметтер туралы (Цифрлық қызметтер туралы заң) 2022/2065 ережесі (ЕО) https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39330041 2025 жылғы 2 ақпанда қолжетімді.

17) Oberdorf Amazon.com Inc., 2019 жылғы 24 наурыз 2025 ж. қолжетімді.

18) Еуропалық Парламент пен Кеңестің жеке деректерді өңдеуге және мұндай деректердің еркін қозғалысына қатысты жеке тұлғаларды қорғау және 95/46/ЕС директивасының күшін жою туралы (ЕО) 2016/679 ережесі (Деректерді қорғау туралы жалпы ереже) <https://ogdpr.eu/ru/gdpr-2016-679?ysclid=m8xef2ttyd412174590> қолжетімді 01 сәуір 2025 ж.

19) Transport for London, Uber London Limited: Licensing Decision. Transport for London 2017. <https://clck.ru/3JWjGW>.

20) Моторлы көліктер туралы заң, Үндістан үкіметі 2019 <https://clck.ru/3JWsCa>.

21) New Directions for Data-Driven Transport Safety. <https://www.itf-oecd.org/new-directions-data-driven-transport-safety>

22) Дүниежүзілік сауда ұйымы, «Қызмет көрсету саудасы туралы бас келісім» (1994) <https://clck.ru/3JW5R9>.

23) Халықаралық стандарттау ұйымы, ISO 39001:2012 «Жол қозғалысы қауіпсіздігін басқару жүйелері - Пайдалану жөніндегі талаптар мен нұсқаулық». <https://clck.ru/3KEzVJ>

24) Еуропалық Парламент пен Кеңестің 2000 жылғы 8 маусымдағы 2000/31/ЕС директивасы «Ақпараттық қоғам қызметтерінің, атап айтқанда ішкі нарықтағы электрондық коммерцияның кейбір құқықтық аспектілері туралы» <https://clck.ru/3JW2Zc> қол жеткізілді 24 қаңтар 2025ж.

25) «Сандық қызметтер туралы» Еуропалық Парламент пен Кеңестің 2022 жылғы 19 қазандағы Регламенті (ЕО) 2022/2065 (Digital Services Act) https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39330041 қол жеткізілді 02 ақпан 2025г. қол жеткізілді 24 наурыз 2025ж.

26) Федеральный закон «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в РФ, о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». <https://petscar.ru/laws/federalnyj-zakon-n-580-fz-novyyj-zakon-o-taksi-2023.html>

27) Федеральный закон от 23.05.2025 г. № 116-ФЗ «О внесении изменений в статьи 9 и 10 Федерального закона «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»». <http://www.kremlin.ru/acts/bank/51932>

28) Ресей Федерациясы Жоғарғы Соты Пленумының 2018 жылғы 26 маусымдағы № 26 «Автомобиль көлігімен жүктерді, жолаушыларды және багажды тасымалдау шарты туралы және жүк тасымалдау шарты туралы заңнаманы қолданудың кейбір мәселелері туралы» қаулысы. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_301030/

29) Мәскеу облысы Үкіметінің 2024 жылғы 12 қыркүйектегі № 993-ПП «Мәскеу облысының аумағында көлік инфрақұрылымы объектілерінің, мәдени мұра объектілерінің (тарихи және мәдени ескерткіштердің), медициналық ұйымдардың, білім беру және спорт объектілерінің, Мәскеу облысының мемлекеттік органдары және жергілікті өзін-өзі басқару органдары иемденетін объектілерінің орналасқан жерін білуге аттестаттау жүргізу тәртібін белгілеу туралы» қаулысы. Мәскеу облысы, сондай-ақ оларға баратын жолдар, төтенше жағдайдағы әрекеттер, жеңіл таксимен жолаушылар мен багажды тасымалдау ережелері». <http://publication.pravo.gov.ru/document/5000202409130001>

30) Ресей Көлік министрлігінің 16.10.2020 N 424 бұйрығы (12.01.2022 ж. редакцияда) «Жұмыс уақыты мен демалыс уақыты режимінің ерекшеліктерін, автокөлік жүргізушілерінің еңбек жағдайларын бекіту туралы». https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_370425/377a8779787601d9accffd5c70eb06b01e396d94/

31) Федеральный закон "О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации" от 22.05.2003 N 54-ФЗ (последняя редакция). https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_42359/

32) Закон Республики Узбекистан «О транспорте» от 09.08.2021 г. № ЗРУ-706. <https://lex.uz/docs/5563048>

33) Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 2 апреля 2025 года № 200 «О дополнительных мерах регулирования деятельности по пассажирским перевозкам на автомобильном транспорте». https://nrm.uz/contentf?doc=778631_postanovlenie_kabineta_ministrov_respubliki_uzbekistan_ot_02_04_2025_g_n_200_o_dopolnitelnyh_merakh_po_regulirovaniyu_deyatelnosti_po_perevozke_passajirov_avtomobilnym_transportom&products=5_nalog_i_voprosy_i_otvety

34) Постановление Президента Республики Узбекистан от 27 февраля 2025 года № ПП-78 «О дополнительных мерах по созданию благоприятных условий для устойчивого развития сферы услуг» <https://lex.uz/ru/docs/7408437>

35) Постановление Кабинета Министров от 26 декабря 2024 года № 885 «О мерах по дальнейшему развитию сферы электронной коммерции в Республике Узбекистан». <https://lex.uz/ru/docs/7284840>

36) Закон Кыргызской Республики об автомобильном транспорте от 19 июля 2013 года № 154 (В редакции Закона КР от 13 апреля 2016 года № 40). <https://mtd.gov.kg/zakon-kyrgyzskoj-respubliki-ob-avtomobilnom-transporte-2/>

37) Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике. Утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519. <https://mtd.gov.kg/pravila-organizatsii-passazhirskih-perevozok-avtomobilnym-transportom-v-kyrgyzskoj-respublike/>

38) Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городе Бишкек. (В редакции постановления Бишкекского городского кенеша от 27 декабря 2023 года № 103). <https://cbd.minjust.gov.kg/550501/edition/1880/ru>

39) Постановление Кабинета Министров Кыргызской Республики «О внесении изменений в некоторые решения Кабинета Министров Кыргызской Республики в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом». <https://koomtalkuu.gov.kg/ru/view-npa/5069>

40) Указ Президента Республики Беларусь от 25 января 2024 г. №32 «Об автомобильных перевозках пассажиров». <https://etalonline.by/document/?regnum=P32400032>

41) Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. №278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» с изм. И доп. 2024 г. <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H10700278>

Прецеденттер

42) Нью-Йорк Жоғарғы соты, Uber Technologies Inc. қарсы. Нью-Йорк қаласының такси және лимузин комиссиясы 2019 <https://gog.su/FYLE>

43) Uber Бервикке қарсы, Калифорния Еңбек жөніндегі комиссарының кеңсесі, ic № 11-46739 ЕК 2015 <https://clck.ru/3JWgwQ>

- 44) Ұлыбританияның Жоғарғы соты, Uber London Ltd Лондон үшін көлікке қарсы. Іс № CO/1555/2018 <https://clck.ru/3JWmNN>.
- 45) NY Supreme Court, Uber Technologies Inc. v. New York City Taxi and Limousine Commission 2019 <https://gog.su/FYLE>, қол жеткізілді 12 ақпан 2025ж.
- 46) Uber v. Berwick, California Labor Commissioner's Office, Case No. 11-46739 ЕК 2015 <https://clck.ru/3JWgwQ>, қол жеткізілді 14 ақпан 2025ж.
- 47) Oberdov. Amazon.com Inc., 2019, қол жеткізілді 24 наурыз 2025ж.
- 48) Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain SL, 2017 ж.

**Такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеу мәселелері бойынша
«Автомобиль көлігі туралы» Қазақстан Республикасы Заңына өзгерістер мен
толықтырулар енгізу туралы Заң жобасына
САЛЫСТЫРМАЛЫ КЕСТЕ**

№ п/п	Құрылым дық бөлімше	Қолданыс тағы редакция	Ұсынылатын редакция	Өзгерістер мен толықтыруларды негіздеу
1	2	3	4	5
1. «Автомобиль көлігі туралы» Заң				
1.	Бірінші бап, бірінші тармақ, 33 тармақша.	Жоқ	«Такси агрегаторы» – жолаушылар мен жүргізушілер арасында іздеу, байланыстыру және келісімшарттар жасасу функцияларын қоса алғанда, көрсетілетін қызметтердің Қазақстан Республикасының қауіпсіздігіне, сапасына және заңнамалық талаптарына сәйкес келуін қамтамасыз етуге жауапты, цифрлық платформа арқылы жолаушылар тасымалын ұйымдастырумен айналысатын заңды тұлға немесе дара кәсіпкер.	Жаңа терминді енгізу заманауи цифрлық технологияларды және такси агрегаторларының қызметін құқықтық реттеуді ескеру үшін қажет.
2.	7-1 бап	жоқ	7-1-бап. Осы Заңның мақсаттары үшін цифрлық платформа арқылы жолаушылар тасымалын ұйымдастыратын такси агрегаторларының қызметі такси тасымалдаушыларының қызметіне теңестіріледі.	Бұл баптың қосылуы дәстүрлі тасымалдаушылар мен такси агрегаторларының қызметін реттеу үшін тең жағдайларды қамтамасыз ету үшін қажет. Бұл цифрлық технологиялардың дамуы мен оларды реттеу қажеттілігі тұрғысынан құқықтық алшақтықты жояды.
3.	7-2 бап	жоқ	7-2-бап. Тасымалдауды бастамас бұрын такси агрегаторымен жұмыс істейтін жүргізуші агрегаторға келесі құжаттарды ұсынуы тиіс: 1) жеке басын куәландыратын құжат; 2) көлік құралын тіркеу құжаты;	Жүргізушіні анықтау және жалған немесе жарамсыз құжаттары бар адамдардың жұмыс істеуіне жол бермеу үшін қажет. Көлік құралының меншік құқығын немесе заңды пайдаланылуын

			3) жүргізуші куәлігі; 4) көлік құралының оның жағдайын растайтын фотосуреттері; 5) көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру полисі; 6) белгіленген тәртіппен берілген соттылығының жоқтығы туралы анықтама.	тексеруді қамтамасыз етеді. Көлік құралын басқаруға арналған жүргізуші куәлігін растайды. Агрегаторға көлік құралының техникалық жағдайын қауіпсіздік үшін тексеруге мүмкіндік береді. Апат болған жағдайда залалды өтеу үшін сақтандыруды қамтамасыз етуге кепілдік береді. Соттылығы бар адамдардың жұмыс істеуіне жол бермейді, себебі жүргізушілер кәмелетке толмағандарды тиісті ересек адамсыз тасымалдауы мүмкін.
4.	7-3 бап	жоқ	7-3-бап. Такси агрегаторы міндетті: 1) берілген құжаттар туралы ақпараттың, оның ішінде олардың жарамдылық мерзімдерінің оның ақпараттық жүйесінде тіркелуін қамтамасыз етуге; 2) жүргізушіге құжаттардың жарамдылық мерзімінің аяқталуы туралы олардың жарамдылық мерзімінің аяқталуына кемінде 30 (отыз) күнтізбелік күн қалғанда хабарлауға; 3) көрсетілген құжаттардың кез келгені болмаған немесе жарамдылық мерзімі аяқталған жағдайда, олар жаңартылғанға дейін жүргізушінің платформаға кіруін уақытша тоқтата тұруға.	Агрегатордың деректерді сақтау және тексеру бойынша жауапкершілігін белгілейді. Жүргізушілерге құжаттарды жедел жаңартуға мүмкіндік береді, бұл бұзушылықтарды азайтады. Заңдар мен қауіпсіздік талаптарының сақталуын қамтамасыз етеді.

			4) Құжаттарды ұсыну және оларды тексеру тәртібі заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілермен анықталады.	Толығырақ талаптарды белгілеу құқығын өзінде қалдырады.
5.	7-4 бап	жоқ	7-4-бап. Такси агрегаторларының жолаушыларды міндетті қосымша сақтандыруы 1. Такси агрегаторлары әрбір жолаушы үшін кемінде 1000 АЕК көлемінде қосымша сақтандыруды қамтамасыз етуге міндетті. 2. Такси агрегаторлары жолаушыларға қосымша сақтандырудың болуы туралы ақпарат беруге міндетті. 3. Осы ереженің сақталуын уәкілетті органдар бақылайды	Агрегаторға қарамастан, барлық жолаушылар үшін бірыңғай сақтандыру стандарты белгіленіп жатыр. Жолаушыларды хабардар ету олардың сапарларының қауіпсіздігіне және шарттардың ашықтығына деген сенімін арттырады.
6.	7-5 бап	жоқ	7-5-бап. Такси агрегаторларының көлік жылдамдығын бақылауға қатысты жауапкершілігі 1. Такси агрегаторлары жүргізушілердің белгіленген жылдамдық шектеулерін сақтауын қамтамасыз етуге міндетті... 2. Жылдамдықты бақылау агрегатор платформасын GPS-пен біріктіру арқылы нақты уақыт режимінде жүзеге асырылады... 3. Жылдамдықты бұзу жағдайында такси агрегаторы бұзушылықтарға жауап беру тетіктерін, соның ішінде хабарландырулар мен уақытша тоқтата тұруларды белгілеуге міндетті. 4. Жылдамдықты бақылау тәртібі және осы ережені сақтамағаны үшін жауапкершілік заңнамалық актілермен белгіленеді.	Бұл баптың енгізілуі жол қауіпсіздігін және жүргізушілердің жауапкершілігін арттыру үшін қажет. Жылдамдықты арттыру қаупін азайту үшін GPS жылдамдықты бақылауды міндетті түрде енгізуді белгілейді. Техникалық қолдау жылдамдықты бұзуды нақты уақыт режимінде тіркеуге және алдын алуға мүмкіндік береді. Ол бұзушылықтарға, соның ішінде хабарландыруларға және уақытша тоқтата тұруға жауап беру механизмдерін белгілейді. Ол бұзушылықтар үшін егжей-тегжейлі мен айыппұлдарды әзірлеуді қамтамасыз етеді.

7.	7-6 бап	жоқ	7-6-бап. Такси агрегаторларының дауларды онлайн шешуді қамтамасыз ету міндеттемесі 1. Такси агрегаторлары пайдаланушыларға талаптарды беру үшін цифрлық функцияны ұсынуға міндетті... 2. Онлайн дауларды шешу платформасы мыналарды қамтуы тиіс: 1) жолаушы мен жүргізушінің талап қою мүмкіндігі; 2) дәлелдемелерді (фотосуреттер, бейнелер, құжаттар) тіркеу мүмкіндігі; 3) әрбір талап үшін бірегей нөмірді автоматты түрде тіркеу және беру; 4) талаптың мәртебесін нақты уақыт режимінде бақылау мүмкіндігі; 5) тараптарға талапты қарау барысы мен нәтижесі туралы хабарлау механизмі. 3. Агрегатор мыналарды қамтамасыз етуге міндетті: 1) талаптарды 10 жұмыс күнінен аспайтын мерзімде объективті және жедел қарау; 2) талаптарды беру тәртібі және оларды өзінің цифрлық платформасында қарау ережелері туралы ақпаратқа қол жеткізу; 4. Хаттама нысанындағы онлайн қарау нәтижелері.	Бұл баптың енгізілуі жолаушылар мен жүргізушілердің құқықтарын қорғау және дауларды жедел шешуді қамтамасыз ету үшін қажет. Бастапқы кезеңдерде заңды түрде жүгінбей-ақ дауларды шешу механизмінің қолжетімділігіне кепілдік береді. Платформаның ыңғайлылығы мен тиімділігін қамтамасыз ету үшін ең төменгі функционалдық талаптарды белгілейді. Тасымалдау процесінің барлық қатысушылары үшін тең құқықтар мен іс жүргізуге қолжетімділікті қамтамасыз етеді. Процестің ашықтығын және талаптарды оңай бақылауды қамтамасыз етеді. Платформаға пайдаланушылардың сенімін арттырады және оның жұмысына қатысты шағымдар санын азайтады. Тараптарды талаптың ағымдағы жағдайы және соңғы шешім туралы хабардар етеді. Талаптарды өңдеу уақыты мен сапасына стандарттарды белгілейді. Жедел жауап беруге кепілдік береді және даулы жағдайларды азайтады.
----	---------	-----	---	--

				Дауларды шешу процесінде жасалған құжаттың заңды күшін қамтамасыз етеді..
--	--	--	--	--